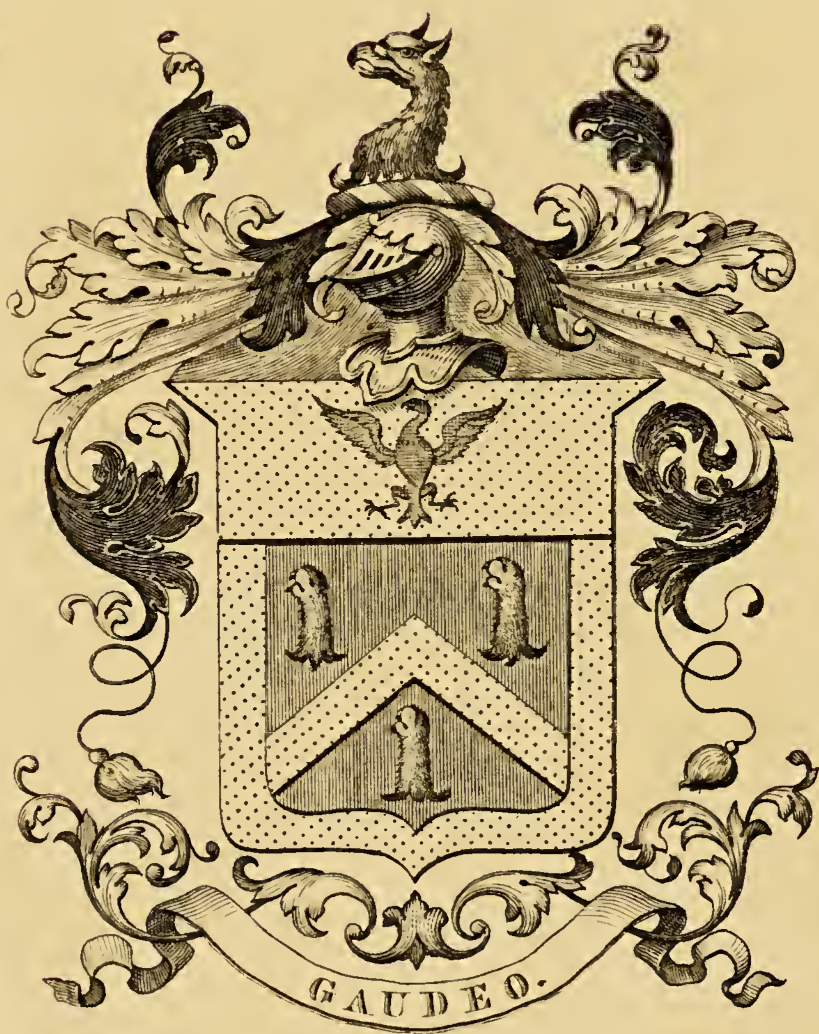


John Carter Brown.

Medina Bib His Am. IV, 5803 –
Sabin 1724.

Ant

MEMORIAS HISTORICAS
SOBRE
LA LEGISLACION,
Y GOBIERNO DEL COMERCIO
DE LOS ESPAÑOLES
CON SUS COLONIAS
EN LAS INDIAS OCCIDENTALES,
RECOPILADAS

POR EL SR. D. RAFAEL ANTUNEZ Y ACEVEDO,
MINISTRO TOGADO DEL SUPREMO CONSEJO DE INDIAS.

Salvador Ros.



EN MADRID
EN LA IMPRENTA DE SANCHA.
AÑO DE M. DCC. XCVII.

LICENCIA DE S. M.

El Rey se ha servido conceder á V. S. la licencia que ha solicitado para imprimir la obra escrita por V. S. con el título de *Memorias Históricas sobre la legislacion, y gobierno del comercio de los españoles con sus Colonias en las Indias Occidentales*, á cuyo fin devuelvo á V. S. la citada obra, y de órden de S. M. lo participo á V. S. para su inteligencia y satisfaccion. Dios guarde á V. S. muchos años. Aranjuez 24 de Junio de 1796. Gardoqui. = Señor D. Rafael Antunez.

ADVERTENCIA.

No es mi intento escribir la historia de la legislacion del comercio de los españoles con las Indias Occidentales, Colonias suyas. Me falta el tiempo, el sosiego, el talento, y quizá tambien el estilo para formar una obra mediana en este género. Conozco especulativamente las reglas de escribir la historia de modo que no fastidie á los hombres de inteligencia y gusto; y aquel conocimiento me persuade, á pesar del amor propio, que no poseo prácticamente las dotes de un historiador tolerable.

El objeto pues de esta obra es el que indica sencillamente el principio de su título, hacer unos apuntes ó memorias (de que, en la mayor parte, carecemos) para que sirvan de datos fixos á el que gustare, supiere, y pudiere escribir la historia en forma de las providencias generales expedidas para el gobierno en España de este comercio, desde el descubrimiento de las Indias hasta el tiempo presente.

El verdadero motivo de empezar yo esta obra ha sido el conocimiento experimental que tengo, por una parte de la necesidad que hay de estas noticias, y por

otra

otra de la ignorancia que se padece universalmente de ellas, no solo entre los comerciantes de profesion, sino entre los que por sus empleos, ó por su erudicion contribuyen con su juicio, ó informe, al mayor acierto de las variaciones, que se hacen y deben hacerse de tiempo en tiempo en este importantísimo ramo de la pública felicidad.

Por lo que mira á la ignorancia de la historia de nuestro comercio con las Indias es bien notoria, especialmente para aquellos que han tratado de cerça á los que siguen esta estimable carrera, (sin que esto pueda ofender á su honor, talento, é inteligencia práctica) pues la falta de libros y de enseñanza pública en la materia disculpan sobradamente esta ignorancia. Menos disculpable és en algunos que han escrito sobre el asunto en este siglo, incurriendo en graves errores históricos. Pudiera yo citar clarísimos exemplos de esta verdad, pero mi genio es opuesto á toda censura, no necesaria, aun contra autores anónimos.

La necesidad, ó importancia de estas noticias históricas, para el mayor acierto de las providencias succesivas, se presenta desde luego á la mas ligera reflexîon; pero aunque no fuese así, bastaria á persuadirla

la

la ley 12. tít. 2. lib. 2. de la Recopilacion de Indias. Por ella se manda, *que quando los del Consejo hubieren de proveer y ordenar las leyes y provisiones generales para el buen gobierno de las Indias, sea estando primero bien informados y certificados de lo antes prevenido en las materias sobre que hubieren de disponer* &c.; y con mucha razon, porque es muy dificil, si no imposible, acertar en las variaciones políticas, quando se ignoran los antecedentes y motivos en que se fundaron los establecimientos que se trata de alterar.

Por otra parte, siendo regular, y aun preciso, que el gobierno no proceda á mandar tales variaciones, especialmente en el ramo dificil y delicado del comercio, sin pedir informes á los que lo practican, es consiguiente que se yerren aquellas, si estos carecen de la instruccion necesaria para informar con acierto, no solo en quanto á los hechos que tienen á la vista, sino tambien en quanto á las causas políticas ó morales que hayan producido las novedades actuales; y es casi imposible atinar con ellas, quando se ignora el orígen, y progresos de las providencias relativas á aquella materia.

Mi objeto pues en esta obra es recordar á los comerciantes españoles quanto he podido averiguar sobre el gobierno del giro

ro ó tráfico con sus Colonias en las Indias Occidentales, para que, con poco trabajo, puedan en todo tiempo representar, ó informar al Soberano los antecedentes de qualquiera punto de este ramo, sobre que ellos soliciten, ó el Rey quiera hacer alguna novedad, á fin de que se proceda á establecerla ú omitirla con el conocimiento debido. Los miembros del honrado y utilísimo cuerpo del comercio deben persuadirse, como yo, á que mientras no se hallaren con los conocimientos é instruccion necesaria para proponer buenos planes al Ministerio, jamas se acertará en los que se adoptaren; puesto que los que dirigen la monarquía en su totalidad, carecerán siempre de tiempo, y aun de nociones prácticas para combinar el pormenor de estas materias, que es prolixísimo.

No se crea por esto, que yo juzgo, que en estando bien instruido nuestro comercio, luego, luego se hallarán los medios seguros de hacer florecer el de las Indias. Estoy, por desgracia, muy lejos de pensarlo así, y creo que el restablecimiento de nuestra antigua opulencia en esta parte, es mas dificil de lo que comunmente se cree; pero repito que es moralmente imposible acercarnos algo á él, mientras se ignore la his-

to-

toria de su origen y progresos succesivos hasta nuestros dias. El ilustrado gobierno que nos dirige, desea, ahora mas que nunca, aquella felicidad de todo el reyno, y la busca sin preocupacion; pero es preciso ayudar su noble intento, y esto no puede hacerse (segun mi concepto) sino es con las noticias y reflexîones fundadas en ellas, que subministren los comerciantes instruidos.

Oxalá contribuyese yo á ello con las que se leerán en esta obra; en la qual, conforme á su naturaleza y título, se hallarán muchos hechos históricos relativos á la legislacion de nuestro comercio con las Indias, y pocas reflexîones propias del que los ha recogido; aunque no he omitido aquellas que me han parecido nacidas de la misma relacion histórica, y casi indispensables para entenderla.

Mi cuidado principal ha sido la exâctitud en las citas y extractos de las Cédulas y Provisiones, y con esta mira he copiado freqüentemente á la letra muchas cláusulas; así para no equivocar el sentido, como para conservarles la gracia de antigüedad que en sí tienen. Por esto se notará algunas veces transmutada la oracion de la tercera persona en la primera, sin variar aquella.

Mis principales guias son la coleccion de cédulas y providencias relativas á Indias que hizo y cuidó de imprimir en la imprenta real, en 1596 Diego de Encina, Oficial mayor de la Escribanía de Cámara de la Audiencia de Contratacion: las leyes de Indias publicadas en 1680: y el *Norte de la Contratacion*, escrito por D. Joseph de Veytia, y Linage, é impreso en 1672. Estas tres obras son los unicos depósitos generales *que se han dado á luz*, de donde pueden sacarse noticias para formar la historia de nuestro comercio con las Indias; sin excluir las poco exâctas que siembra el cronista Antonio de Herrera en sus Decadas. Sobre todo, la coleccion de Encina, y el libro de Veytia, son apreciables para el intento, como raros, especialmente la primera; pero el segundo es mucho mas util, y aun necesario, porque ademas de alcanzar hasta el último tercio del siglo pasado, consultó el autor el tesoro manuscrito de los libros de la Casa de Contratacion, exâminándolos con infatigable diligencia. De ellos principalmente es de donde se han de tomar las noticias, si se ha de escribir algun dia la historia completa que deseamos, y á la qual pueden contribuir estas Memorias, que servirán entretanto de algun provecho.

En parte han ayudado tambien á mi obra las especies que por incidencia tocan en las suyas Navarrete, Martinez de la Mata, y Osorio, que escribieron en tiempo de Felipe III, Felipe IV, y Cárlos II, por el mismo órden que los citamos. El último hizo capítulo particular del comercio de Indias, y todos hablaron de nuestro comercio europeo, y de nuestra industria y agricultura, que tan íntima conexîon tienen con aquel tráfico. Las obras de Francisco Martinez de la Mata, y D. Miguel Alvarez Osorio, se han reimpreso en el *Apéndice á la Educacion Popular* del señor Campománes, y con las de Navarrete, Moncada, Damian de Olivares, Cevallos, y otros muchos economistas políticos de los dos siglos anteriores, darian mucha luz (aunque la principal se ha de tomar de los quadernos de Cortés) para escribir la historia del comercio de los castellanos en Europa; no menos necesaria que la que insinuamos en estas Memorias, puesto que la contratacion á las Indias ha sido, y será mas ó menos lucrativa á los españoles, segun florezcan mas ó menos su industria y agricultura en estos reynos.

Han servido tambien á nuestra obrita, (especialmente por lo que toca á este siglo y fines del pasado) ademas de los instrumen-

tos impresos de los años de 1720, 32, 37, 65 y 78, algunos papeles manuscritos sacados de la contaduría de la Casa de Contratacion que conservamos, y pondremos en los Apéndices; pero sobre todo nos han ayudado las excelentes obras de la *Teórica y práctica del comercio y marina* de D. Gerónimo Ustáriz, y el *Restablecimiento de las fábricas y comercio* español de D. Bernardo Ulloa; dignas una y otra de estudiarse por los que dirigen ó manejan la real hacienda, y el comercio de estos reynos.

Alguna parte ha contribuido á la nuestra *el tratado histórico político y legal del comercio* de D. Joseph Gutierrez de Rubalcava, impreso en el año de 1750; pues aunque el método que observa este autor, hace muy dificil escoger y puntualizar las noticias que necesitabamos, sin embargo, como escribió tan modernamente, es muy util su obra para asegurarnos del modo práctico con que se manejaba el comercio de las Indias despues de la paz de 1748. Por último, he sacado algunos documentos de la inmensa coleccion manuscrita de cédulas y providencias, que posee mi compañero el señor D. Manuel Joseph de Ayala.

El método que he observado en estas Memorias, es referir los hechos por órden crono-

nológico desde el descubrimiento de las Indias; y aunque estuve indeciso por algun tiempo si trataria unidamente de todos los ramos de la legislacion del comercio (ahorrando así muchas repeticiones) resolví al fin hablar con separacion de cada uno de ellos con la division que manifiesta la tabla. Este método me pareció el mas oportuno para la claridad, y el mas util para el lector, que hallará en cada artículo todo lo que he podido averiguar acerca del punto á que se contrae, desde el principio de esta contratacion hasta el tiempo presente.

He dexado para la última parte el tratado de las personas (aunque parecerá quizá debiera ser la primera) por varios motivos que es inutil explicar; creyendo tambien que no está fuera de su lugar en el último, porque antes debe haber puertos, baxeles, y carga para el comercio marítimo, que personas que lo exerciten, á semejanza de la creacion del hombre que Dios dexó para el último dia.

En los Apéndices pondré á la letra varios documentos de los que cito en la obra, y que me ha parecido importante publicar; unos porque no han salido jamas á luz en libro alguno, y la merecen para la comun instruccion; y otros, porque aunque se han

pu-

publicado, son rarísimos los libros en que se hallan. A ellos añadimos una carta escrita por la Casa de Contratacion al Consejo de Indias en 25 de Mayo de 1610 sobre el modo de endulzar el agua del mar; pues aunque esta noticia no pertenece directamente á el asunto de esta obra, y por lo mismo no se cita en ella, he querido publicarla, para que se sepa quan antiguo es este util descubrimiento en España, y que en cierto modo se debe á nuestro comercio de Indias.

Finalmente, me parece oportuno advertir, que las quatro primeras partes de estas Memorias se escribieron en los últimos tres meses de 1791, y en los quince primeros dias del de 1792; y la quinta parte se escribió en los tres primeros meses de 1793. Con esta advertencia entenderá el lector el tiempo á que se deben referir las cláusulas de *hasta hoy*, *hasta este año*, *actualmente*, y otras semejantes que puedan hallarse en el discurso de la obra. Hay en ella algunas notas, ó adiciones posteriores á aquellas fechas, pero no pueden causar equivocacion.

DIVISION DE LA OBRA.

PARTE PRIMERA.

PARTE SEGUNDA.

PARTE TERCERA.

ART.

PARTE QUARTA.

PARTE QUINTA.

IN-

INDICE

DE LOS DOCUMENTOS

CONTENIDOS EN EL APENDICE.

tribunal de la Casa de Contratacion, sobre el privilegio del comercio acerca de que no se reconociesen por dentro los fardos y caxones que se embarcaban á Indias.

NUM. XI. *Informe que sobre el mismo asunto, y otros particulares hizo el mismo tribunal en 18 de Septiembre de 1682.*

NUM. XII. *Real decreto de 30 de Octubre de 1748 extinguiendo el Almirantazgo, pero no su contribucion.*

NUM. XIII. *Informe del Presidente de la Casa de 12 de Febrero de 1720, hecho en conseqüencia de una real órden de 16 de Enero del mismo año, sobre los reparos que se habian puesto al Palmeo.*

NUM. XIV. *Real Cédula de 22 de Abril de 1720 que señala los derechos que se han de pagar en Cartagena de Indias, y en Portovelo por los géneros llevados en galeones á Tierrafirme.*

NUM. XV. *Real aprobacion de 28 de Abril de 1732 dirigida al Presidente de la Casa, sobre lo que se capituló con el Comercio acerca de la contribucion del quatro por ciento de guarda-costas.*

NUM. XVI. *Real Cédula de 20 de Septiembre de 1739 sobre prohibicion de pasar polizones á Indias.*

NUM. XVII. *Otra de 18 de Junio de 1758 sobre lo mismo.*

NUM. XVIII. y XIX. *Real órden de 10 de Septiembre de 1785, y Cédula de 15 del mismo mes de 1790 declaratoria de aquella sobre los que pasan á Indias sin licencia.*

NUM. XX. *Real Cédula de 21 de Enero de 1735 sobre el despacho de galeones y flotas, y método de comerciar los residentes en Indias con España.*

NUM. XXI. *Otra de 20 de Noviembre de 1738 derogando el capítulo 4. de la anterior de 21 de Enero de 1735.*

ERRATAS, Y ENMIENDAS.

En la Advertencia.

Pag.	Lin.	Dice.	Lease.
VI	17	son	*son tan*
		En las Memorias.	
103	21	n.	*n.* 32
107	5	del	*en el*
111	22	nuestra	*nueva*
117	28	Registrado	*recogido*
120	16	de él	*de ellos*
153	1	á la	*de la*
165	3	cincuenta, y una	*cincuenta, una*
179	13	señalasen	*señalase*
223	14	en	*con*
Id.	24	1532	1632
234	21	que	*á*
271	pen.	que	*que no*
307	9	hicierons	*hicieron*
Id.	10	paar	*pasar*
		En los Apendices.	
XXVI	24	Anranguren	*Aranguren*
XXXVI	ult.	ellos	*ellas*
LXXII	2	ocason	*ocasion*

PARTE PRIMERA.

DE LOS PUERTOS HABILITADOS EN ESPAÑA PARA EL COMERCIO DE LAS INDIAS OCCIDENTALES.

ARTÍCULO PRIMERO.

Del Puerto de Sevilla.

La primera feliz expedicion para el descubrimiento de las Indias, compuesta de tres naos nombradas Santa María, Pinta, y Niña, con 90 hombres y víveres para un año, salió del puerto de Pálos el dia 3 de Agosto del año de 1492 al mando de D. Christobal Colon; y en 25 de Septiembre de 1493, despues del primer descubrimiento, salió del puerto de Cádiz la segunda expedicion, compuesta de diez y siete buques de todos portes, con 1500 personas, y muchos frutos y mercaderías, á sueldo y de cuenta de los Reyes Católicos, segun advierte el Cronista Antonio de Herrera, que nos puntualiza estas noticias en el lib. 1. cap. 9. y lib. 2. capítulos 5. y 6. de su primera decada.

No hemos podido fixar los puertos ni fechas de salida de otros armamentos, que se harian con el mismo objeto que los antecedentes en los siete años que restaban del siglo XV; pero en el primero del XVI (esto es, en èl de 1501) Rodrigo de Bastidas, vecino de Tria-

na, determinó armar dos navios para descubrir, y partió de Cádiz (desde donde entonces se despachaban todas las naos á las Indias, segun se explica Herrera) en principio de Enero [1].

En el año de 1502 salió del puerto de S. Lúcar de Barrameda á 13 de Febrero la armada ó flota en que fué el Comendador Obando á la Española, siendo Capitan General de aquella Antonio de Torres, y en la qual se embarcaron 2500 hombres en los treinta y un buques de que se componia; y aunque padeció á los ocho dias de su salida un terrible temporal que dispersó todas las naos, lograron despues juntarse las treinta y una en la isla de la Gomera, segun nos asegura el mismo Cronista en su decada 1. lib. 5. cap. 1.

Pero todas estas expediciones deben conceptuarse como armamentos militares ó políticos de la Corona, (de cuya cuenta y riesgo navegaban los buques y sus cargas) y no del comercio de los particulares, que por aquellos tiempos *tomaron para sí* exclusivamente los Reyes Católicos, segun se explican su hija Doña Juana, y su nieto D. Cárlos en el principio de la Cédula que expidieron en Toledo á 15 de Enero de 1529, y de que se hablará mas particularmente despues.

No hemos podido puntualizar la fecha en que tuvo principio la navegacion verdaderamente mercantil á las Indias. El referido Cronista en el año de 1506 dice que entonces se dió licencia para que todos los que fueran naturales de estos reynos pudiesen enviar á aquellos sus mercaderías, *como fuesen vecinos de Sevilla* y tuviesen bienes raices en ella; pero por Cédula de 6 de Mayo del año de 1497, citada en otra de fin de Febrero de 1543, [2] nos consta que los Reyes Católicos mandaron que

1 Decada 1. lib. 4. cap. 11.

2 Se halla esta recopilada en la Ley 1. tit. 26. lib. 9. de la Recopilacion de Castilla.

que por el tiempo de su voluntad, de todas y qualesquiera mercaderías que de las Indias se traxesen á estos reynos, no se llevasen derechos de almoxarifazgo, ni aduana, ni almirantazgo, ni portazgo, ni otros derechos algunos, ni otra alcabala de la primera venta de las tales mercaderías y cosas, ni de qualesquiera otras que se embarcasen y llevasen á las Indias para proveimiento y sostenimiento de ellas, y de las gentes que en ellas estuviesen; y esta disposicion parece que supone que ya en el año de 1497 habia comercio de particulares con los paises nuevamente descubiertos, á menos que no se contraiga á los asientos que se hacian con algunas personas para descubrir; pues de lo que venia é iba de cuenta del Rey, no es verosímil se cobrasen derechos.

Por otra parte nos consta [1] que por Cédula fecha en Alcalá de Henares á 14 de Febrero de 1503, y dirigida al doctor Sancho de Matienzo, Canónigo de Sevilla, á Francisco Pinelo, Jurado y fiel executor de ella, y á Ximeno de Briviesca, Contador de la Armada de las Indias, (que como tal habia despachado la primera de 1501 citada arriba, á cargo de Antonio de Torres) les hizo saber la Reyna [2] que juntamente con el Rey habia mandado hacer en aquella ciudad *una casa para la contratacion y negociacion de las Indias, y de Canarias, y de las otras islas que se habian descubierto y se descubriesen, á la qual se habian de traer todas las mercaderías y otras cosas que necesarias fuesen para la dicha contratacion, y las que se hubiesen de llevar á las dichas islas y traer de ellas*, nombrando á los tres

1 Norte de la Contratacion, lib. 1. cap. 1. n. 1.

2 D. Joseph de Veytia en el lugar citado de su Norte, nombra á la Reyna Doña Juana como Autora de la Cédula de 14 de Febrero de 1503; pero es equivocacion clara, así por lo que consta en varios documentos, y por lo que dice Herrera, (Década 1. lib. 5. cap. 12.) como porque en 1503 vivia la Reyna Doña Isabel, madre de Doña Juana, y propietaria de la corona de Castilla.

tres referidos sugetos Factor, Tesorero, y Contador, con instruccion formal para su gobierno, y dándoles poder cumplido para que mandasen proveer todo lo conveniente *al servicio del Rey y al bien de la negociacion*, con todas sus incidencias y dependencias, anexîdades, y conexîdades. Las cláusulas y expresiones de esta Cédula parece que tambien suponen establecido ya el comercio de los particulares entre España y las Indias Occidentales; pues de no estarlo seria inutil el establecimiento de un tribunal de tres jueces (que desde luego se consideraron tales) tan autorizado, con instruccion particular, y tan amplias facultades, qual no se habia creado ningun otro hasta entonces en Castilla.

Sea lo que fuere del año fixo en que empezó el comercio de los particulares con las Indias, es indudable que desde que tuvieron principio estas expediciones mercantiles, á lo menos hasta el año de 1529, todas se despacharon únicamente del rio de Sevilla, y no hubo en España otro puerto habilitado para esta negociacion, que es el asunto principal de nuestro Artículo. Aunque la verdad de este hecho no fuese notoria en la historia general del Nuevo Mundo, ni la asegurase á nombre de la Audiencia de la Isla Española el Cronista Herrera, [1] y D. Joseph de Veytia Linage, [2] tan instruido como todos saben en estas materias, disiparia toda duda la Cédula citada arriba de 15 de Enero de 1529, en la qual afirman la Reyna Doña Juana y su hijo el Emperador, que despues que SS. AA. (los Reyes Católicos) abrieron la dicha contratacion á todos los particulares, todavía se *quedó que partiesen* (los navios) *de la dicha Ciudad de Sevilla.*

Es verdad que en Provision de 15 de Mayo de 1509 [3] la

1 Cap. 13. lib. 4. decada 4.
2 Cap. 25. lib. 1. n. 1. de su Norte de la Contratacion.
3 Pág. 116, lib. 3. de la coleccion impresa de 1596.

la Reyna Doña Juana, hablando con los Concejos y Justicias de todas las ciudades, villas, y lugares de sus reynos y señoríos, y refiriendo que por los Reyes sus padres estaba vedado y defendido que ningun navio pudiese ir á las Indias sin registrarse primero ante los oficiales de la Casa de Contratacion de Sevilla, y que por parte de los mercaderes que tenian trato en ellas se habia representado, recibian mucho daño, peligro, y dilacion en irse á registrar á Sevilla, por estar muy á trasmano, y *tener la entrada trabajosa*; mandó S. M. que en adelante todos los navios que en qualquiera parte se cargasen de fuera de la ciudad de Sevilla para ir á Indias, y no quisiesen ir á registrarse en ella, pudieran executarlo en la ciudad de Cádiz ante Pedro del Aguila, visitador á este fin nombrado, para que tomase razon de todo por ante Anton Romí, escribano del concejo de dicha ciudad, conforme á la instruccion que se le habia dado; pero este establecimiento se entendió siempre subordinado á los Jueces Oficiales de Sevilla. Y así reconociéndose los inconvenientes de que corriese por varias manos lo que para estar mejor gobernado requeria una sola; se ordenó por otra Cédula fecha en Barcelona á 14 de Septiembre de 1519 [1] que los dichos Jueces pusiesen en Cádiz una persona que residiendo allí con su poder, viese y visitase los navios que quisiesen ir á las Indias. De manera que aunque los puertos de que salian las expediciones en aquel tiempo eran dos materialmente distintos, en lo formal eran uno mismo para el despacho, facilitando esta disposicion la próximidad del puerto de Cádiz, y de la boca del rio de Sevilla, que apenas distan entre sí cinco leguas.

Es de notar aquí que en la citada Cédula de 1519, di-

1 Se halla inserta en una Provision dada en Ocaña á 27 de Abril de 1531, páginas 117 y 118, lib. 3. colecc.

dirigida á los Jueces Oficiales de Sevilla, se refiere que el licenciado Antonio Serrano en nombre de la ciudad de Santo Domingo representó, que una de las causas porque la dicha ciudad no estaba bien proveida á precios cómodos, es porque no podian ir á aquella isla navios sin registrarse ante ellos; pidiendo que el Rey diese licencia á todos los naturales de estos reynos para que de qualquiera puerto de ellos pudieran ir con sus naos y mercaderías á Santo Domingo, sin que fueran obligados á salir de Sevilla, como hasta entonces se habia hecho: y considerando S. M. que á los vecinos, no solo de los reynos de Leon y Castilla en general, sino aun á los de la provincia de Andalucía y reyno de Granada, se les seguia mucha costa y trabajo en venir rio arriba á registrarse en Sevilla, y despues aguardar tiempo para volver y salir con dichos navios á hacer su viage, estableció el Juez de Cádiz como va dicho; pero no solo no condescendió á la súplica del licenciado Serrano por entonces, sino que tambien ratificó la disposicion de la citada Cédula de 519, así en la de 27 de Abril de 531, como en otra de 7 de Agosto de 1535, en que se insertó esta [1].

ARTÍCULO II.

Del Juzgado de Indias en Cádiz.

Ya que estamos en el establecimiento de Juez de Indias en Cádiz, referirémos con la posible concision el progreso que tuvo hasta el año de 1717, en que se trasladaron á esta ciudad los Tribunales y Oficinas de la Tabla de Indias, ciñéndonos á las providencias expedidas sobre este punto; porque ellas mismas comprue-

1 Lib. 3. pág. 120. colec.

prueban la subordinacion de este despacho á aquellos Tribunales.

Por Real Cédula dada en Ausbourg á 22 de Noviembre de 1530, en que se insertó la Provision citada de 1519, [1] mandó el Señor Emperador Cárlos V. que el Consejo de Indias nombrase la persona que habia de residir en Cádiz, ya que los Jueces de la casa no la nombraban; y aquel Supremo Tribunal resolvió, (segun se dice en otra Provision dada en Ocaña á 27 de Abril de 1531) que uno de los tres Jueces Oficiales de Sevilla asistiese en Cádiz, mudándose de quatro en quatro meses, por la experiencia que tenian de las cosas, y por ser tales personas, y que visitase las naos que fuesen á las Indias y volviesen de ellas, que no traxesen oro ni plata; nombrando los otros dos Jueces que quedaron en Sevilla, cada uno una persona que con su poder entendiese en Cádiz con el que de ellos residiese allí; de manera que siempre hubiese uno en esta ciudad con los Tenientes de los otros dos.

Por otra Provision dada en Madrid á 7 de Agosto de 1535, [2] conociendo los inconvenientes que se seguian de observar el referido turno de los Jueces Oficiales, se acordó proveer persona que contínuamente residiese en Cádiz, la qual juntamente con los Tenientes nombrados por los Jueces de Sevilla, entendiese en el despacho de los navios, reservando á la casa el conocimiento de los pleitos, y al mismo tiempo se extendió, con la calidad de por ahora, el permiso para que los navios que vinieran de las Indias y entrasen en la bahía, aunque traxesen plata, oro, piedras, ó perlas, pudiesen descargar allí, con tal que todo se llevase luego en sus caxas, y de la manera que venia con el registro, á los Jueces de Sevilla. Por Real Cédula de 27 de Octubre del

1 Lib. 3. pág. 119. de la colec.
2 Lib. 3. pág. 121. de la coleccion.

del mismo año de 535 [1] consta que Pedro Ortiz Matienzo fué el primer Juez de Indias en Cádiz, nombrado por S. M. para despachar con los Tenientes de Sevilla, dándoles las facultades de librar certificaciones ó guias para traer los frutos de cargues de cuenta de los vecinos de S. Lúcar y Cádiz.

Este método de despachar el Juez nombrado en Cádiz con los Tenientes de Sevilla, se observó por algunos años, hasta que en Real Cédula dada á 9 de Diciembre de 1556, inserta en otra de 19 de Noviembre de 1565, [2] se dixo que respecto á que los Jueces de Sevilla se excusaban á nombrar los Tenientes, de allí adelante exerciese sola aquel juzgado la persona que el Rey nombrase, con tal que quando los navios fuesen de calidad que pareciera conveniente que uno de los Jueces de Sevilla baxase á visitarlos y despacharlos, ó enviar persona para ello, lo pudiesen hacer, y que hallándose algunos de los Jueces de Sevilla en Cádiz, los visitasen, sin embargo de haber en esta ciudad Juez de Indias; advirtiendo tambien que los pasageros se habian de despachar por los Jueces Oficiales de Sevilla, que á su Tribunal se habian de remitir todos los registros, y que los navios de vuelta de Indias habian de ir derechamente al rio de Sevilla: en lo qual se revocó la permision dada en 1535 que insinuamos arriba. En esta misma Cédula de 1556 se nombra por Juez para Cádiz á Antonio de Abalía, á quien sucedió su hijo Juan; y por muerte de este el año de 1578 mandó S. M. que nombrasen Juez allí el Presidente y Jueces de Sevilla, los quales con efecto nombraron á Pedro del Castillo.

La órden general de que de vuelta de Indias viniesen á Sevilla todos los navios, se dispensó para los que lle-

1 Lib. 3. pág. 122. colec.
2 Lib. 3. pág. 125. colec.

llegasen de las islas Española y Puerto Rico con cueros y azúcares, mandando por Cédula de 3 de Abril de 1558 [1] que estos se pudiesen descargar en la bahía de Cadiz; y esta dispensa se extendió despues, por otra Cédula de primero de Mayo de 1561, [2] á que si de otras qualesquiera partes entrasen allí naos destrozadas, innavegables, y tales que no pudiesen entrar por la barra de S. Lúcar, descargasen en la bahía; y que el oro y plata, perlas y dinero, se llevasen por tierra con el registro á Sevilla.

Por Provision fecha en Monzon á 14 de Noviembre de 1563 [3] se ordenó que el Juez Oficial de la casa de Sevilla que se hallase en Cádiz, visitase, llevando consigo al Juez de Indias de aquella ciudad, todos los navios que saliesen de la bahía para las Indias.

En estos términos y con la jurisdiccion, facultades, y limitaciones de ellas (que mas por menor se expresan en varias Cédulas de que se formaron las leyes del tit. 4. lib. 9. de la Recopilacion de Indias) parece que siguió el establecimiento de este Juzgado, hasta que por Real Cédula dada en Madrid á 6 de Septiembre de 1666, y refrendada del secretario D. Juan del Solar, se mandó extinguir absolutamente la Tabla de Indias de la ciudad de Cádiz, y se ordenó que los vecinos de esta llevasen al puerto de S. Lúcar los frutos que quisiesen embarcar á las Indias.

Pero por otro Despacho de 23 de Septiembre de 1679, consultado con S. M., á instancia y súplica de la ciudad de Cádiz, por hacerle merced, y haber servido con 80@250 escudos, se mandó restituir el dicho Juzgado como antes estaba, y que gozasen los vecinos de Cádiz del tercio de toneladas, reintegrándoles en su goce

B

1 Lib. 3. pág. 124. colec.
2 Lib. 3. pág. 125. colec.
3 Lib. 3. pág. 128. colec.

ce y posesion como lo tenian antes de la citada Cédula de 1666; y en el de 1680 resolvió S. M. que de Cádiz saliesen y á él volvieran todas las flotas, por los inconvenientes y riesgos de la barra de S. Lúcar [1]

Restablecido el Juzgado de Indias en Cádiz, continuó como antes, sin que hayamos podido hallar providencia que lo alterase en lo substancial, hasta que por Real Cédula de 8 de Mayo del año de 1717 se trasladaron á Cádiz los tribunales y oficinas de Indias que estaban antes en Sevilla, con el fin de que los individuos del comercio tuviesen mas próxîmos sus recursos, cambiando así de suerte estas dos ciudades, porque se transfirió á la segunda el Juez subdelegado de Indias que habia en la primera, como tambien quedó en Sevilla una diputacion en forma de tribunal, del Consulado que se trasladaba á Cádiz.

Volviendo ahora al tiempo antiguo en órden á los puertos de España habilitados para este comercio, y asegurados ya en que desde el principio de este no pudieron despachar registros sino de Sevilla ó Cádiz, baxo la direccion de los tribunales de aquella, hasta el año de 1529, consta que en este hubo notable variedad sobre el punto de que tratamos.

ARTÍCULO III.

De otros puertos habilitados.

Por Real Cédula fecha en Toledo á 15 de Enero de 1529, [2] los señores Reyes D. Cárlos y Doña Juana, refiriendo que despues que los Reyes Católicos abrieron la dicha contratacion (de Indias) á todos sus vasallos, to-

1 Herrera en su Memorial impreso por Cádiz en 1726. n. 204.
2 Pág. 133. colec. tom. 4.

todavía se quedó establecido que los navios partiesen de la ciudad de Sevilla; y considerando que descubiertas muchas islas y tierras nuevas en el Nuevo Mundo, era uno de los mejores medios para que se poblasen, el que de otras partes de estos reynos mas comarcanos á las tierras y lugares donde tenian sus haciendas, mercaderías, y grangerías los habitantes de ellos pudiesen cargarlas á las Indias, sin ser obligados á llevarlas desde la ciudad de Sevilla como hasta entonces se habia hecho, determinaron SS. MM., á consulta del Consejo de aquellos reynos, que desde los puertos de la Coruña y Bayona en Galicia, y Avilés en Asturias, de Laredo en las Montañas y sus Encartaciones, de Bilbao en Vizcaya, de S. Sebastian en Guipúzcoa, de Cartagena en el reyno de Murcia, de Málaga en el de Granada, y de Cádiz en el de Sevilla, pudiesen los naturales de estos reynos navegar y hacer sus viages con sus personas y navios, mercaderías, y otras cosas á las dichas Indias Occidentales, islas y Tierrafirme de ellas, en los mismos términos que hasta entonces lo hacian y podian hacer desde la ciudad de Sevilla, sin obligacion de ir ni registrarse en ella; con tal que formasen su registro ante la Justicia de los dichos puertos, un regidor y el escribano del concejo de ellos, los quales debian enviar dentro de tres meses despues que el navio se hiciese á la vela, un traslado autorizado del dicho registro al Consejo de Indias, para que en él y en la Casa de Contratacion de ellas se tuviera noticia y razon de todo, quedando obligados los capitanes y maestres de dichos buques á venir derechamente con ellos á la vuelta á la ciudad de Sevilla, y presentarse con todo lo que traxesen ante los Jueces Oficiales de la dicha Casa de Contratacion, como hasta entonces se habia hecho, sopena de muerte, y de perdimiento de todos sus bienes para la Cámara y fisco.

Si esta nueva disposicion de abrir varios puertos para el comercio de Indias no estuviese, como está, impre-

sa en la pág. 133 del tomo 4 de la coleccion de Cédulas de 1596, hubieramos dudado de su autenticidad, al reflexîonar que el cronista Herrera en su historia de las Indias (que puede llamarse anales) no hace la mas ligera mencion de esta novedad, siendo así que en el mismo año de 29 [1] refiere muy menudamente una representacion del Presidente de la Audiencia de Santo Domingo, hecha con acuerdo de una junta de todos los estados de la isla, en la qual entre otros medios para restablecer la decadencia en que se hallaba el comercio y navegacion de Indias, propuso que quanto fuese y viniese á ellas, ó de ellas, entrase y saliese por un puerto, así como *los Reyes Católicos con tanto acuerdo ordenaron que todo lo que se enviase de España á aquellos reynos, ó viniese á ella de los mismos, saliese y entrase por el rio de Sevilla.*

El mismo silencio observa D. Joseph de Veytia Linage en su Norte de Contratacion á las Indias, obra casi única en esta materia, aunque este autor tuvo la mayor instruccion en todas las providencias expedidas para el comercio de Indias, y fué tan prolixo en referirlas con puntualidad, que hizo memoria aun de aquellas que estaban ya revocadas en el año de 1672 en que escribia.

Pero si el silencio de estos autores y el de las Cédulas de 1530 y 1535, (que citamos arriba tratando del Juzgado de Indias en Cádiz) como argumentos negativos no pueden destruir el que se forma á favor de la autenticidad de la Cédula, por verla impresa en la referida coleccion, y por insinuaciones que se hacen de ella en otras posteriores, y especialmente en la de 21 de Diciembre de 1573 que la revocó; á lo menos nos dan fundamento para dudar de la execucion y observancia de aquella libertad, y ademas son varios los argumentos positivos que nos inclinan á creer una de tres cosas: ó que por diversas causas ya naturales, ya accidentales, no se usó

1 Decada 4. lib. 4. cap. 13.

usó de aquel permiso; ó que duró su uso poco tiempo; ó finalmente que cesó enteramente en los mas de dichos puertos, quando en el año de 1543 se establecieron los primeros derechos reales sobre las mercaderías y frutos que se embarcaban para las Indias, en fuerza de la Cédula de fines de Febrero de este año, recopilada en la ley 1. del tit. 26. lib. 9. de las de Castilla. Esto último parece indispensable que así se mandase, con respecto á lo menos á los puertos de Bilbao y S. Sebastian, que están situados en provincias exêntas, donde no ha habido oficinas que intervengan la exâccion del derecho de almoxarifazgo.

El primer argumento positivo que induce á presumir que no se usó, ó se usó poco de la libertad concedida en la referida Cédula de 529, es otra de 17 de Enero de 1591, [1] en cuyo exordio se dice, que habiendo sido siempre el *intento desde el descubrimiento de las Indias*, é introduccion de comercio con ellas, el que fuesen juntos en conserva de flota todos los navios de trato y mercancía, y amparados con general, almirante, y naos de armada que los traxesen y llevasen con entera seguridad, visto que no obstante &c. De estas cláusulas, y del silencio que guarda la Cédula de 591 acerca de la de 529, parece deducirse la poca ó ninguna observancia que tuvo esta.

El segundo argumento positivo son las Cédulas que hemos citado arriba de 1530, 1531, y 1535, en las quales, insertando la de 1519, insisten los Reyes en que en Cádiz asistan al despacho de todos los navios que de allí salieren, los Jueces Oficiales de Sevilla, ya por sí, ya por sus Tenientes, ya turnando uno de aquellos, y ya concurriendo por apoderados con la persona nombrada por S. M. para residir permanentemente en Cádiz.

Co-

1 Ordenanza para fletes, mandada observar como ley promulgada en cortes.

Como este puerto era uno de los habilitados en los mismos términos que los otros que se nombran en la misma Cédula, y tenia como ellos la facultad de despachar navios á las Indias con solo el registro hecho ante la justicia, un regidor, y el escribano de concejo, sin necesidad de que interviniesen en él los Jueces Oficiales de Sevilla; se hace increible que la ciudad de Cádiz, deseosa siempre de verse libre de la subordinacion á aquellos, hubiese descuidado usar de la libertad que le concedia la Cédula general, si ella hubiese tenido algun uso en los demas puertos, especialmente quando era tan reciente su concesion. Lo mismo puede inferirse de la Real Provision de 28 de Septiembre de 1534, [1] por la qual se dispuso el órden que se habia de guardar en las visitas, descargas, y despachos de las naos para Indias, pues habla indefinidamente de todos los navios que van de estos reynos, y solo se dirige á los Jueces de Sevilla, contrayendose á cosas y circunstancias que solamente exîsten en aquel rio.

Otro argumento positivo del poco ó ningun uso de la libertad concedida por la Cédula de 1529 puede formarse de la ya citada de 1543, en que se estableció por la primera vez el derecho de almoxarifazgo sobre las mercaderías y frutos que se embarcasen para las Indias. Expedida esta Cédula, (que ninguna mencion hace de la variedad de puertos señalados en la de 1529) era consiguiente una de dos providencias; ó que se revocase la habilitacion de S. Sebastian y Bilbao, ó que se erigiesen en estos puertos oficinas competentes para intervenir y cobrar aquella contribucion. Esto último no es verosímil se verificase en provincias exêntas, ni hay el menor vestigio de que se hubiese intentado executar: con que es mas presumible que se haya tomado la primera providencia, revocando el permiso á aquellos dos puer-

1 Lib. 4. pág. 142. colec.

puertos ; y como no consta de la Provision ó Cédula en que se determinó esta revocacion , tampoco es de extrañar que no hallemos por aquellos tiempos la Cédula en que se suspendiese el permiso concedido á los demas puertos. Tal vez seria una misma la disposicion Real que lo suspendió para los Bascongados, y para todos los contenidos en la Cédula de 1529.

Lo que no tiene duda es, que en otra Cédula fecha en Valladolid á 7 de Junio de 1550, [1] informado el Rey de que los navios que iban á las Indias, despues de visitados y cerrados sus registros por la Casa de Contratacion de Sevilla , cargaban en S. Lúcar, registrándolos ante el escribano de esta villa , que daba fe de ello , la qual admitian los oficiales reales de aquellos reynos, como si fuese registro hecho en la dicha casa; no solo mandó S. M. que las mercaderías y frutos cargados en esta forma no se tuviesen por registrados , y que solamente se considerasen como verdaderos registros los que fueran firmados por los Jueces Oficiales de Sevilla ; sino que tambien ordenó generalmente á todos los oficiales reales de las Indias , que solo tengan por registradas *las mercaderías y cosas que fuesen expresas en los registros que se hicieren en la dicha Casa de Contratacion* , firmados por los Jueces Oficiales de ella , y que se declarase perdido y aplicado á la Cámara todo lo que de otra manera fuere registrado. La generalidad con que habla esta Cédula , y la ninguna mencion que hace de los registros de otros puertos habilitados , forman tambien un argumento positivo de que en el año de 1550 ya no exîstia, ó no estaba en uso la variedad de puertos para el comercio de Indias.

Pero lo que confirma mas claramente este pensamiento son las Reales Cédulas de 16 de Julio, y 12 de Octubre de 1561, y la de 18 de Octubre de 1564, de las

1 Lib. 4. pág. 205. colec.

las quales con otra anterior y varias posteriores, se formó la ley 55. del tit. 30. lib. 9. de la Recopilacion de Indias; pues por ella se mandó que ningun navio pudiese ir á las Indias ni venir de ellas, sino en conserva de flota, sopena de ser confiscados los buques con su carga. Y como las flotas nunca se aprestaron ni salieron sino del rio de Sevilla, o de la bahia de Cádiz, y en aquellas Cédulas no se previene que las naos registradas en otros puertos de España vengan á Cádiz o S. Lúcar á incorporarse con las demas de flota; debemos inferir que en aquellas fechas ya no existia, o no estaba en uso el permiso concedido por la Cedula de 15 de Enero de 1529. Lo mismo se comprueba con la provision de 13 de Febrero de 1552, [1] que dispone la orden con que han de navegar los navios que fuesen á Indias, pues entre sus muchas prevenciones, una es que las naos destinadas á aquellas partes vayan en flota, y por la órden *que está dada* (dice) *ó se diere por los del Consejo de Indias.*

Consiguiente á esto, en las citadas Cédulas de 1561 y 1564, por las quales tambien se mandó que para aumento, seguridad, y conservacion del comercio y navegacion de las Indias, se formasen cada año en el rio de Sevilla y puertos de S. Lúcar de Barrameda (que está en el mismo rio) y Cádiz, dos flotas, una para la Nueva España, y otra para Tierrafirme, y ademas una armada real que vaya y vuelva haciéndoles escolta, y traiga el tesoro del Rey y particulares, no se hace memoria alguna de navios o registros de otros puertos, como se reconoce de la ley 1. de los citados tit. 3. lib. 9.

Otra confirmacion del mismo pensamiento nos da la Cédula fecha en Madrid á 10 de Febrero de 1566, [2] por la qual se mandó absoluta y generalmente, que ningu-

1 Lib. 4. pág. 127. colec.
2 Lib. 4. pág. 202. colec.

gunas personas, de qualquier estado y condicion que fuesen, puedan tratar ni pasar á las Indias si no fueren *registrados y despachados* por los Jueces Oficiales de la Casa de Contratacion de Sevilla, ó por el Juez Oficial que reside en la ciudad de Cádiz, haciendo otras declaraciones por lo que toca á las islas Canarias, de que se hablará mas adelante.

Tambien conduce á nuestro intento un hecho del siglo pasado, cuya noticia puede por otra parte dar mucha luz al objeto principal de estos apuntes. En el año de 1667 hizo recurso al Consejo de Indias la ciudad de Málaga con sus vecinos, exponiendo que el Emperador Cárlos V. por especial merced concedió á aquel pueblo facultad para que pudiese navegar con sus navios, mercaderías, y otras cosas á las Indias y Tierrafirme del mar Océano, presentando copia de la Cédula de 15 de Enero de 1529 y de diferentes sobrecartas, con una executoria de 9 de Octubre de 1553, que dixo habia ganado con motivo de algunas molestias que le hicieron los Jueces Oficiales de Sevilla. Añadió Málaga que con dicha executoria, y con haberse formado nuevas ordenanzas, se mandó guardar la Cédula de 529, y cesaron los impedimentos que se le ponian en la práctica de aquel permiso, y usaron de él hasta que por las vendejas, ó cosechas abundantes de uva que despues tuvieron, descaeció aquella ciudad en el comercio y navegacion de las Indias; y exponiendo finalmente que con ocasion de las guerras, pestes, y otros accidentes, habia cesado el comercio de dichas vendejas, y se hallaban los vecinos con frutos de mucha estimacion que por estas causas se les estaban perdiendo, y conducidos á Indias aumentarian considerablemente los derechos reales: concluyó suplicando que se le restableciese su antiguo privilegio, sin causarle molestia por el no uso del tiempo intermedio.

Esta representacion fué remitida con carta del secretario D. Juan del Solar de 21 de Junio de dicho año de

67, á informe del Presidente y Jueces de la Casa de Contratacion; para que oyendo al Consulado de Sevilla, expusiera muy individualmente lo que acerca de ella se les ofreciese: y aquellos Ministros (entre los quales firmaba D. Joseph de Veytia) opinaron seria contra el servicio del Rey, del público, y del comercio conceder el permiso que pedia Málaga. Para fundar este dictamen, se remitieron al informe del Consulado que original acompañaban con fecha de 30 de Julio, añadiendo solo que la facultad que Málaga suponia se le habia concedido en 15 de Enero de 1529, no fué un privilegio particular suyo, sino un permiso general otorgado á otros muchos puertos, y que este permiso se revocó despues, (no explican quando ni como) restituyendo las cosas al estado que tenian antes del dicho año de 29; pero por lo que tocaba á la executoria de 1553, dixeron los Jueces de la Casa que no se hallaba mencion alguna en ninguno de los libros de ella, impresos ni manuscritos, ni tampoco noticia de que desde la revocacion de aquel permiso general se hubiesen despachado navios algunos para Indias de otro puerto fuera de los de Sevilla y Cádiz; añadiendo que en los dichos libros constaba haberse negado á la ciudad de Gibraltar en el año de 1588 el permiso que pidió para enviar dos navios cada año á Indias, y que se repitió esta negativa en el de 1597 en que reproduxo su solicitud, y esto sin embargo de tener á su favor el ser presidio sin soldados de guarnicion, y hacer el servicio sus vecinos sin sueldo alguno.

En el informe que hizo el Consulado de Sevilla al tribunal de la Casa sobre la dicha solicitud de Málaga en 30 de Julio de 1667, dice aquel, entre otras cosas, que no se halla noticia alguna de lo que refiere Málaga, *ni en las ordenanzas antiguas de la Casa* (son sin duda las de 1552) *ni en las del Consulado; ni tampoco en la reformacion que de ellas se hizo en el año de* 1590, *siendo*

do así que en ellas se previene, y hace mencion de la facultad concedida á las Canarias, y de otros muchos particulares; y de este silencio de las ordenanzas infiere el Consulado, *que aunque esta facultad estuviese concedida, y executoriada en lo antiguo como se refiere, es sin duda, que por las causas de perjuicio, que luego se reconocerian, se mandase anular, y que de ella no se usase; como se ve del tiempo inmemorial que ha que no la exercen; y que como tal derogada en el todo, no se hace memoria de ella; ni del modo de practicarla en las dichas ordenanzas.*

De la representacion de Málaga, y de los informes referidos se infiere sin violencia que antes del año de 1553 ya estaba interrumpida ó revocada la permision de la Cédula de 15 de Enero de 1529, á lo menos con respecto á aquella ciudad; pues ella confiesa que en el año de 53 obtuvo una executoria, y esta supone un pleito anterior, así como este supone una interrupcion del uso del privilegio, la qual diese motivo á la demanda judicial. Y si esto sucedió con Málaga, que por la abundancia de sus frutos, como por otras circunstancias locales, tenia las mayores proporciones de usar de aquel permiso con menos gastos y riesgos ¿que deberémos pensar de otros puertos de España, especialmente los del norte, en los quales eran menores las porporciones, y mayores las dificultades?

Con este motivo, aunque nos detengamos algo mas en esta digresion, (que quizá es ya demasiado larga para unos apuntes ó memorias) no será inutil hacer algunas reflexiones sobre la extrañeza que naturalmente ofrece la aparente indolencia de los pueblos y provincias, en cuyo favor se expidió la citada Cédula de 1529, por no haber usado del permiso que se les concedia, ó haberlo hecho tan raras veces, que no ha quedado memoria alguna de su uso con respecto á los mas de aquellos puertos.

Aunque en este punto no podemos hablar con decisiones ni con hechos, y es preciso ceñirnos á conjeturas, propondré las que me ocurren, atendidas las circunstancias de aquellos tiempos, para que otros mas instruidos les den el valor que les corresponda.

En los catorce años que corrieron desde Enero de 529 hasta fines de Febrero de 543, pudieron hacer dificultoso y arriesgado el despacho de navios sueltos de comercio, especialmente desde los puertos de Galicia, Asturias, Montañas, y provincias bascongadas, los corsarios franceses é ingleses que en aquellos años infestaron con freqüencia nuestros mares, extendiendo su corso hasta las costas de Andalucía, lo que dió motivo á que se formasen las primeras armadas de averías (de las quales hablarémos despues en su lugar) para resguardo de las naos que iban y venian de las Indias. Estos enemigos, que incomodaban mucho, y hacian peligrosa la navegacion de los buques despachados del rio de Sevilla y de la bahía de Cádiz, (aun yendo varios unidos en conserva unos de otros) ofenderian mucho mas á los buques que navegaban solos, y salian de puertos tan inmediatos á los de Francia é Inglaterra; y nadie ignora que el mayor impedimento del comercio, capaz de interrumpirlo enteramente, son las hostilidades de la guerra, cuyos riesgos son casi incalculables en ciertas circunstancias, y hacen abandonar las expediciones mercantíles, por la certeza moral de que ofrecerán pérdida en lugar de ganancias. Precisamente en el año de 1532, refiere el cronista Herrera, [1] que por asegurar las naos que venian de Indias, se hizo otra armada á costa de averías en Sevilla, porque el Rey de Francia movió de nuevo la guerra en este año; y todos saben por nuestra historia, que desde la batalla de Pavía en el de 1525, apenas hubo algunos de sólida paz entre aquel Reyno y la España. Pu-

1 Decada 5. lib. 2. cap. 10.

Pudo tambien contribuir á la poca ó ninguna práctica de aquel permiso la falta de proporciones en los puertos habilitados por la citada Cédula de 529 para el apresto, armamento, y carga de los navios, igualmente que de hombres prácticos para dirigir una navegacion larga y no usada, y es bien sabido que en todas las empresas nuevas de mucha importancia proceden los hombres con torpeza y timidez, hasta que se van adiestrando con el uso á vencer ó despreciar las dificultades.

Por otra parte, si los vecinos y marineros de los referidos puertos tenian ya bastantes nociones del comercio de las Indias Occidentales, pudo detenerlos en el freqüente uso de aquel permiso la incertidumbre de las ganancias ó pérdidas que podian ofrecer estas expediciones. En aquellos tiempos debia no ser grande el consumo de las nuevas Colonias, porque aun no se habian adelantado los descubrimientos; su poblacion de españoles era corta, y el luxo desconocido entre personas mas dedicadas á los trabajos de la guerra que á las comodidades de la paz. Asi los envios de estos reynos se reducirian en la mayor parte á víveres, armas y municiones, y la ropa mas necesaria; y como de Sevilla y Cádiz se proveian con mas freqüencia y abundancia estos artículos, es de inferir que si los comerciantes de los otros puertos reflexionaban sobre estas circunstancias, y las combinaban como debian, recelasen con fundamento el mal suceso de las remisiones que hiciesen, pudiendo encontrar á su llegada á las Indias poca ó ninguna salida de sus géneros y frutos. Este recelo debia ser mayor en unos tiempos en que la poca correspondencia mercantil haria ignorar mas comunmente en unos parages de nuestras mismas provincias la cantidad y calidad de los envios de otras. Aun en nuestro siglo, en que son tan comunes los conocimientos de geografia y comercio, se ha tocado mas de una vez este inconveniente.

Por

Por lo que toca al tiempo posterior al año de 1543, ya hemos insinuado que las contribuciones que entonces se impusieron por la primera vez, y el cóbro de ellas, harian mas dificultoso el despacho de navios de aquellos puertos, así de parte de los cargadores, como de la real hacienda.

Pero sea lo que fuere de estas reflexîones sobre el poco ó ningun uso que tuvo aquella permision en los puertos habilitados del norte de España, lo cierto es, que por Cédula de primero de Diciembre de 1573 [1] dirigida al Regente y Oidores de la audiencia de Galicia, se revocó aquella libertad, mandando que no saliese en adelante nao alguna de los puertos de la costa de aquel reyno, con mercaderías ni sin ellas para las Indias, sino es en compañia y conserva de las flotas que se despachaban por los Jueces Oficiales de la Contratacion de Sevilla, sin embargo de la costumbre que hubiese en contrario, de enviar solas las dichas naos en virtud de las licencias para ello dadas, declarando el Rey suspensas estas, y por de ningun valor y efecto; la qual resolucion se tomó á instancia del Prior y Cónsules de Sevilla, que expusieron que so color de la provision expedida en 1529, muchas personas habian tomado por trato y grangería despachar navios para las Indias, con mercaderías y otras cosas del reyno de Galicia, por ir solos y fuera de flota, de que se seguia mucho daño y encubiertas, y era ocasion de que se perdiese el comercio.

Despues, por otra Cédula [2] de 21 de Diciembre del mismo año de 73, sin hacer mencion de la anterior tan reciente, y asegurando el Rey hallarse informado que muchos de los navios que de estos reynos habian ido á las Indias, debiendo volver á descargar y

dar

1 Fol. 135. lib. 4. colec.
2 Pág. 136. lib. 4. colec.

dar el registro en Sevilla, no lo habian executado así, sino dirigidose á hacer su descarga oculta y escondidamente al reyno de Portugal, y otras partes de los de España y fuera de ellos, de que se seguian muchos inconvenientes y daños á la real hacienda: mandó S. M. que entonces ni en adelante en tiempo alguno pudiesen ir á las Indias, Islas y Tierrafirme del mar Océano desde el reyno de Galicia, principado de Asturias, ni señorío de Vizcaya, navios algunos de qualquiera calidad que fuesen, sino es en conserva de flota, y visitados por los Jueces Oficiales de Sevilla, dando ante ellos registro de todo lo que llevasen: y en Cédula de 17 de Enero de 1591 (que es Ordenanza para flotas mandada observar como ley publicada en cortes) artículo 2. se ordenó de nuevo que todos los navios para Indias saliesen de los puertos de S. Lúcar, Cádiz, é islas Canarias, conforme á las permisiones de estas, y no de otra parte ni puerto.

Del contexto de estas dos Cédulas se pueden deducir algunas reflexîones. Por lo que dice la de primero de Diciembre parece que solo en Galicia habia ya en aquellos tiempos uso de la libertad concedida en 1529, puesto que únicamente con aquel reyno habla la Cédula y la revocacion, y que el Consulado no se quejó mas que de aquella provincia. La de 21 de Diciembre, expedida *motu proprio*, no hace memoria de la anterior, y sin embargo comprehende al reyno de Galicia en la prohibicion, como si para este no se hubiera resuelto veinte y un dias antes. Tampoco da por causal los inconvenientes de la salida de navios desde otros puertos, sino los de la vuelta á diversos del de Sevilla, y solo por conseqüencia prohibe aquella, nombrando solamente á Galicia, Asturias, y Vizcaya. De aquí podria tambien inferirse sin violencia que en los demas puertos habilitados, ó no se habia usado nunca del permiso, ó habian cesado mucho antes en él, como daba á entender la ciudad

dad de Málaga en 1667, en la representacion de que hablamos arriba.

De qualquiera modo es constante que desde principios del año de 1574 ya no quedaron en España mas puertos habilitados para el comercio de las Indias que Sevilla y Cádiz, que como diximos eran en lo formal uno mismo para el despacho, porque sin duda la experiencia de casi 45 años, y la variacion de circunstancias, así en la industria de estos reynos, como en las nuevas contribuciones establecidas, hicieron conocer que lo que podia ser útil, sin ofrecer notable inconveniente en el comercio, ni para la real hacienda en el año de 1529, ya era inutil y aun perjudicial en el de 1573.

Con efecto, en la primera época nuestra industria nacional estaba en su mayor auge, y quizá era la mas ventajosa de toda la Europa, no siéndolo menos nuestra agricultura, segun refieren los autores economistas de aquel siglo y del siguiente; de manera que todos nuestros envios á Indias se compondrian entonces casi enteramente de manufacturas y cosechas nacionales. Agreguese á esto la libertad absoluta de derechos que concedieron los Reyes Católicos en 1497, y duró hasta 1543, y se conocerá quan útil debia ser el comercio verdaderamente activo de los españoles con sus Colonias.

Por el contrario, en 1573 la industria nacional habia decaido mucho, las rentas habian baxado, y los gastos de la monarquía habian crecido (como insinúa el Rey D. Felipe II. en Cédula de 1566, de que se formó la ley 2. tít. 26. l. 9. de la Recop. de Castilla) de manera que fué preciso duplicar el derecho de almoxarifazgo de Indias; con que no es extraño que se variasen tambien las providencias sobre el método de comercio con ellas [1].

AR-

1 Uno de los muchos amigos que leyeron esta obra antes que se pensase en imprimirla, deseó alguna mas averiguacion sobre el uso que tuvo la Cédula de 15 de Enero de 1529 en los puertos del

ARTÍCULO IV.

De la habilitacion de puertos en las islas Canarias.

Aunque estas islas en lo geográfico no pertenecen á España, ni aun á Europa, como siempre han sido gobernadas por la corona de Castilla desde su conquista, baxo las mismas leyes y reglas que las demas provincias de la península, parece corresponde en este lugar

del norte de España, y tambien en Málaga, de que trata el art. 3. de esta primera parte; siguiendo este sano consejo, se formaron esquelas con prolixo interrogatorio para S. Sebastian en el año de 1794, Bilbao, Avilés, y Málaga, y se encargaron respectivamente á sugetos curiosos, y capaces de registrar con inteligencia los archivos de los ayuntamientos de aquellos pueblos.

En Avilés se ha practicado la diligencia con la mayor exâctitud por D. Ramon Miranda Solís; pero este con fecha de 23 de Septiembre del mismo año, avisó haber registrado escrupulosamente *los reales privilegios, órdenes y libros de acuerdos* de aquel ayuntamiento desde el año de 1530 hasta el de 1592, *sin que en todos ellos se haya hallado la menor razon, referente á la que se pide á pesar del penoso trabajo y fatiga que ha causado el exámen de códigos tan antiguos; aunque el registro se ha hecho por sugetos bien instruidos en el conocimiento y leyenda de los caractéres de aquel tiempo.*

En Málaga se practicó igual diligencia con no menor prolixidad por D. Gregorio Martinez y Ribera, secretario de aquel Consulado, sugeto curioso y muy inteligente, y con fecha de 3 de Septiembre (tambien del año de 94) avisó que en el archivo de aquella ciudad se hallaban dos Reales Cédulas de 15 de Enero de 1529, y 25 de Febrero de 1530, por las que se dió licencia para que de su puerto saliese qualquiera bastimento con frutos de la tierra, para llevarlos á las Indias, con las exênciones y condiciones que hemos referido en el citado art. 3. de la primera parte. Tambien dixo Martinez que en dicho archivo se halla la executoria de 9 de Octubre de 1553, por lo qual en contradictorio juicio se confirmó á Málaga el mismo privilegio, nombrándose en ella los demas puertos de España que gozaban de igual beneficio; y añade que hay en aquel archivo otra Real Cédula de 17 de Enero de 1641, dirigida al Corre-

tratar de la habilitacion de los puertos de aquellas islas para el comercio de Indias.

En Real Cédula de 16 de Junio de 1556, inserta en otra de 4 de Agosto de 1561, [1] se concedió por la primera vez á la isla de Tenerife licencia y facultad para sacar y enviar á las Indias qualquiera *mantenimientos, provisiones, grangerías, y mercaderías, y otras cosas que en dicha isla haya,* por el término de tres años, empezados á contar quatro meses despues de la fecha de la Cédula. Esta concesion se hizo con varias condiciones, á saber: que no habian de llevar estos navios cosa alguna de las prohibidas, ni tampoco mas personas

regidor de aquella ciudad, concediendo permiso á los naturales de ella y de los lugares de su partido, para que pudiesen ir libremente á comerciar al Brasil, y á los demas lugares *de aquellas conquistas* que estuvieran á la obediencia del Rey Católico; pagando la mitad de los derechos que se cobraban en Portugal. Pero concluyó que ni en los libros capitulares de aquel ayuntamiento, ni en otros papeles del dicho archivo, ni en sus escribanías de cabildo, se ha podido encontrar (á pesar de un prolixo trabajo) el uso que se hizo de dichas Cédulas, ni otra alguna conducente; ni noticia del motivo por el qual hubiese cesado el referido privilegio, *si es que tuvo efecto*; ni tampoco se halla el acuerdo que pudo causar la representacion que hizo al Consejo la ciudad de Málaga en 1667 y extractamos en nuestra obra.

En el referido año de 94 no se pudo executar el encargo en Bilbao y S. Sebastian por la entrada del enemigo en Guipúzcoa; pero se repitió aquel en este año de 96, fiándolo á D. Joseph Manso, secretario del Consulado de Santander. Este, con fecha de 4 de Marzo dice lo siguiente: *puedo asegurar á Vm. que para el efecto,* (esto es, para adquirir seguras noticias en órden al contenido de las dos esquelas de un tenor que se le incluyeron) *me he valido de los sugetos mas capaces é instruidos, con proporciones de facilitar los archivos de ciudad y Consulado; pero ni en S. Sebastian, ni en Bilbao, se han encontrado, no solamente las razones que se solicitan acerca del uso que hicieron estos puertos del comercio libre con las Américas y su duracion, sino que aun carecen de noticia de que haya exîstido alguna vez semejante concesion.*

1 Pág. 195. lib. 3. colec.

nas que las precisas para el gobierno del baxel y su navegacion: que habian de dar los vecinos de Tenerife fianzas en cantidad de 5U000 ducados de oro ante los Jueces Oficiales de la Casa de Contratacion de Sevilla, obligándose á remitir cada año los registros que hiciesen para las naos despachadas de islas, y que estas á su vuelta de Indias debian venir derechamente á cumplir sus registros en Sevilla. Prevínose tambien que igual fianza, con los mismos objetos, se habia de dar en Tenerife, con otras particularidades y cláusulas dirigidas al mismo intento.

Por la Cédula de 4 de Agosto de 561 se prorogó este permiso á la misma isla por quatro años, baxo iguales condiciones que el anterior, pero con algunas declaraciones y modificaciones, como fueron la de que informado el Rey de que con pretexto de aquella licencia pasaban á las Indias extrangeros, y se llevaban mercaderías y cosas de las que no habia en la isla, mandó que antes que los vecinos de ella empezasen á usar de esta prorogacion, diesen otras tantas fianzas como las mandadas en la Cédula de 556, ante la Justicia de Tenerife, de guardar y cumplir las condiciones y cosas contenidas en dicha primera permision; obligándose tambien á guardar en todo las ordenanzas de la Casa de Contratacion de Sevilla, excepto en el porte de los buques, que se permitió ser menor el de las islas; y ademas se mandó que no cargase extrangero alguno de estos reynos, sino fuesen los que hubieran vivido en ellos ó en Tenerife por espacio de diez años, con casa y bienes de asiento, y casados con mugeres naturales de España ó de las Islas; y que los buques de las dichas islas quando volviesen de las Indias, vinieran precisamente armados y en conserva de otros navios, segun las órdenes que estaban dadas para los que se despachaban de Sevilla. Tambien en la Cédula ordenanza de flotas de 27 de Enero de 1591 (de que se hará mas particular

 men-

mencion adelante) se supone en su artículo 2. la permision concedida á las Islas para despachar registros: de manera que con estas declaraciones quedó reducido el permiso de las Islas, y así lo expresa la misma Cédula, á las mercaderías y frutos que en la de Tenerife se labraban y criaban.

Por Cédulas de 14 de Julio de 1561 y de 19 de Octubre de 1566 se nombraron por el Consejo de Indias Jueces particulares que lo fuesen de los registros despachados de las dichas Islas conforme á las permisiones, dándoles por otra Cédula de 20 de Enero de 1567 (en que se insertaron las dos anteriores) la instruccion que habian de guardar en el exercicio de sus oficios; en la qual ya se explican las quatro islas á que se contraia el permiso, y eran la Canaria, Tenerife, la Palma, y Fuerte-Ventura [1].

Desde el año de 1566 hasta el de 1593, se despacharon Cédulas [2] declarando la jurisdiccion de los dichos Jueces de registros, sus facultades económicas, y el modo de manejarse con ellos los Jueces Oficiales de Sevilla, á quienes por algun tiempo tocaron las apelaciones de las sentencias de aquellos, hasta que se exceptuaron las de las causas que no excediesen de 40@000 maravedises, en las quales debian ser las apelaciones para la Real Audiencia de las islas, segun se mandó en Real Cédula [3] de 21 de Octubre de 1571; pero estas providencias económicas, y otras que pueden verse en las leyes de los títulos 40. y 41. del lib. 9. de la Recop. de Indias, no pertenecen directamente al intento de este capítulo.

Lo que sí toca á él principalmente, es el progreso y variaciones que tuvo este establecimiento, y vamos á referir con la posible concision.

En

1 Pág. 202. hasta 207. lib. 3. colec.
2 Se hallan desde la pág. 207. hasta la 223. lib. 3. colec.
3 Pág. 213. lib. 3. colec.

En los años de 1589, 1597, 1599 se representó por el Tribunal de la Casa al Consejo, el desórden y falta de cumplimiento á lo mandado que se notaba en las islas y sus Jueces de Registro; y habiendose repetido igual recurso en el año de 1603, se mandó por Cédula de 16 de Julio de 1607, que respecto que aquel año no iba flota para la Nueva España, no saliesen los navios de las islas, aunque lo pretendian.

En el de 1609 se hicieron nuevas representaciones por los Jueces Oficiales de Sevilla, informando que ninguna órden bastaba á evitar los excesos que las Islas cometian; y por Cédula de 27 de Julio de 1612 se ordenó que el Consejo de Indias señalase cada año las toneladas que las Islas habian de cargar para las Indias, y que el presidente y jueces de la casa las repartiesen á los puertos para donde habian de ir, con advertencia de que fueran en navios de menor porte, y estos salieran á incorporarse con las flotas, excepto el caso de que estas no fuesen vistas de alguna de las Islas; pues entonces los navios que habian de ir con la de Nueva España, podrian executarlo sueltos desde 20 á 30 de Julio, y los destinados á la conserva de la flota de Tierrafirme, desde 20 á 30 de Diciembre, y no antes ni despues; subsistiendo siempre la precisa obligacion de remitir á Sevilla los registros originales, y la de que todos los navios volviesen en derechura á esta ciudad á cumplir los del tornaviage. Con el fin de facilitar la incorporacion de estos buques con las flotas, se habia mandado desde el año de 1597 [1] que los Generales de ellas y el Juez Oficial que asistiese á su despacho, quando estuvieran para salir, despacháran aviso á Canarias, para que las naos de aquellas islas estuvieran *prestas* para el dia que les señalasen.

Sin embargo de tan repetidas prevenciones no pudo

1 En la instruccion de aquella fecha, cap. 18.

do conseguirse que las Islas se contuviesen en los límites de su privilegio; pues en el año de 1626 hizo nueva consulta á S. M. el tribunal de la casa, manifestando los inconvenientes que resultaban de la permision de las Islas, y que no se remediarian con otra providencia que con revocársela, puesto que ningunas moderaciones ni limitaciones habian bastado á remediar sus desórdenes; y en el de 1639 se repitieron por el Tribunal quatro cartas, ponderando la relaxacion á que habia llegado aquel comercio, pues no solo se excedian los naturales en la calidad y cantidad de la carga de sus navios, sino que era pretexto para que la hiciesen muchos extrangeros. Despues en 1646 repitió el mismo recurso el tribunal, pidiendo se tuviese presente la informacion que habia remitido al Consejo en primero de Noviembre de 1644 acerca de los dichos excesos; y de aquí resultó haber mandado S. M. prohibir totalmente el trato y comercio de las islas de Canarias con los puertos de Indias, segun de órden de aquel supremo tribunal lo avisó el secretario Juan Saenz Navarrete en carta acordada de 26 de Febrero de 1649.

Poco duró esta prohibicion, pues por otra carta de primero de Junio del mismo año avisó el referido secretario, que S. M. se habia servido suspender por entonces la dicha prohibicion, prorogando á las Islas por seis años el permiso que solia concederseles para cargar en navios de menor porte 700 toneladas de frutos de la tierra, las 400 en la de Tenerife, 200 en la Palma, y 100 en Canaria, con la calidad de navegarlas baxo las mismas condiciones y en la forma que antes les estaba concedida.

Por otra Cédula de 10 de Julio de 1657 refrendada del mismo Navarrete, (en la qual se hace mencion de las ya citadas de 1556 y 61) concedió el Rey D. Felipe IV. á la isla de Tenerife y su partido, que por el término de tres años pudiese despachar en cada uno de

ellos

ellos tres navios de 200 toneladas útiles; á la de la Palma uno de 300, y á la de Canaria uno de 100, (por todas mil toneladas) en las quales navegasen con registro los frutos de sus cosechas, y no otras algunas mercaderías; pero con la calidad que no pudiesen despachar mas navios que los cinco, en cada año de los tres de la permision, aunque fuesen de menor buque, y que por ninguna manera pudiesen ser mayores. En esta nueva concesion se permitió tambien que los dichos registros pudiesen venir en derechura de vuelta de las Indias á las islas Canarias, y que no trayendo oro, plata, ni otros géneros preciosos, (porque esto quedaba prohibido) fuesen admitidos en ellas, pagando los derechos de avería, consulado, y almoxarifazgo de Indias, como las mercaderías de aquellas partes que entran en Sevilla; pero que no se cobrasen en las Islas mas que los dos y medio por ciento que se acostumbraban exîgir en Sevilla de las que se cargaban para América con permiso. Concedióseles tambien que habiendo recibido las que necesitasen las Islas para su consumo, las demas se pudieran enviar á los puertos de Castilla y Vizcaya, pagando antes los dichos derechos, los de millones, y otros menores que se satisfacian en Sevilla, de la entrada, y tambien los de la salida, del almoxarifazgo mayor de aquella ciudad; con cuyas condiciones, y trayendo testimonio de haberlo satisfecho, se admitiesen en los puertos de España, y se pudiesen comerciar como si fuesen mercaderías de Indias recibidas y despachadas por la Casa de Contratacion y aduana de Sevilla. Finalmente previno S. M. que hacia esta merced á las Islas con calidad de que hubiesen de cesar de todo punto las arribadas de los navios de Indias que solian venir á ellas, y que los Jueces de registros no habian de conocer de estas causas, sino obligar á los dueños ó maestres que pasasen luego con sus buques y cargas á la Casa de Contratacion de Sevilla, (donde se habia de conocer de la arribada) toman-

mando seguridad de que se presentarian en ella.

En la misma Cédula de 10 de Junio de 1657 se previno á los Jueces de registros de las Islas que en el despacho y recibo de los cinco permitidos, observasen y executasen lo dispuesto por las ordenanzas de la casa de Sevilla, y lo ordenado por Cédula de 27 de Julio de 1612, no permitiendo embarcar mercaderías ni pasageros, pena de privacion de oficio, y mil ducados al juez, y cuidando de que sean preferidos los navios naturales á los extrangeros, y los que fueren fabricados conforme á las nuevas ordenanzas ó mas se acercaren á ellas, sin que por ningun pretexto excedan del buque permitido, y que enviasen copia de los despachos y registros que les hubiesen dado á los dichos navios, luego inmediatamente despues de su salida, á los Jueces de la Contratacion de Sevilla.

Mal se cumplieron tantas prevenciones, puesto que las noticias y probanzas hechas sobre ello obligaron al Consejo de Indias á resolver que fuese á servir el oficio de juez superintendente de este ramo en las islas de Canaria, Tenerife, y la Palma uno de los ministros de la Casa de Contratacion por tiempo de dos años, y fué elegido para el primer bienio el fiscal D. Antonio Salinas, segun resulta de Cédula de 20 de Diciembre de 1661 refrendada de D. Juan de Subiza; aunque despues reconociendo el Consejo que no se podia continuar esta comision en los jueces de la casa, la fué proveyendo en otros ministros.

Cumplido el trienio concedido en la Cédula de 10 de Junio de 657, se prorogó la permision á las Islas en otra de 28 de Mayo de 664 por seis años, que habian de contarse desde el 3 de Septiembre de 663, con varias advertencias y declaraciones, para que no se excediesen en el número de navios, ni en el de las toneladas permitido á las tres Islas; pero era dificil observar estas disposiciones con exâctitud, no habiendo arqueador

dor en aquellos parages, y siendo tan facil en ellos cargar furtivamente ó con suplantacion mercaderías de las que los ingleses y otras naciones llevaban á las Islas para cambiarlas por vinos.

De qualquiera modo, por Cédula de 2 de Noviembre de 1669 se prorogó por dos años mas á las Islas la permision de las mil toneladas, con las mismas calidades, condiciones y circunstancias prevenidas en las Cédulas de 10 de Junio de 1657, y 28 de Mayo de 1664; sin embargo que el tribunal de la casa y el Consulado á quienes se pidió informe, fueron de dictamen en 24 de Marzo de 69, y pidieron que la permision fuese la que tenian las Islas en lo antiguo, y que los navios no volviesen á ellas, sino á Sevilla con las flotas y galeones.

Por otras Cédulas de 17 de Junio de 1564, 19 de Octubre de 1566, 15 de Julio de 1603, y 27 de Junio de 1627 (de las quales se formó la ley 29. de los citados tít. 41. y lib. 9.) se habia mandado que en todos los puertos de las Indias se visitasen los navios despachados de las islas Canarias, teniendo particular cuenta y razon de si los habian despachado los jueces de registros conforme á lo ordenado; y que de lo contrario se diesen por perdidos el navio, ropa, y mercaderías.

Aunque no podemos puntualizar las fechas posteriores á la de 1669 en que se prorogase la permision de las Islas, sin embargo es indubitable que las hubo hasta el año de 680 en que se publicó la Recopilacion de leyes de Indias, en cuyos títulos ya citados se comprehenden leyes que suponen exîstente aquella permision; é igualmente es de inferir que se fué prorogando despues por cierto número de años hasta el de 1718, pues en el reglamento de esta fecha para aquel comercio (que luego citarémos) se insinúa al §. 17, que en el año de 704 se habia renovado la permision.

Por el citado reglamento que es de 6 de Diciembre

bre de dicho año de 718, (y forma el auto 2. del tít. 3. lib. 3. de la Recop. de Castilla) refiriendo el señor D. Felipe V. que los señores Reyes sus predecesores, y tambien S. M. habian permitido á las islas de la gran Canaria, Tenerife, y la Palma el comercio de sus frutos á las Indias por solo los puertos, por los tiempos, y en el número de toneladas que se prescribian en las concesiones; hasta que con motivo de haber espirado la última, se mandó suspender este comercio para acordar la forma mas conveniente en que se habia de continuar, resolvió S. M. conceder á las expresadas tres Islas, no ya con término limitado, sino por el tiempo de su voluntad, que continuasen en el permiso de comerciar sus frutos á puertos señalados de Indias, en el número de mil toneladas en cada año, repartidas 150 á la gran Canaria, 250 á la Palma, y 600 á Tenerife.

En este reglamento, que es muy largo, se declararon los puertos de Indias á que habian de navegar los registros: se establecieron los derechos que habian de pagar á la salida y entrada los frutos de las Islas: se renovaron las prohibiciones antiguas de llevar mercaderías, á excepcion de algunos texidos toscos, y esto con la condicion de que no perjudicase á las flotas y galeones: y se prescribieron otras muchas reglas (por la mayor parte restableciendo las antiguas) para la habilitacion de los buques y registros de sus cargamentos, circunstancias de los dueños de aquellos, y de los de estos, con declaracion de los derechos que se habian de contribuir.

Despues del año de 1718 no hay noticia de que se revocase ó alterase este reglamento, y antes bien consta, que en el del comercio general de España con las Indias expedido en 12 de Octubre de 1778, en su artículo quarto se habilitan entre otros puertos el de Santa Cruz de Tenerife en las islas Canarias *con arreglo á su particular concesion, en la que únicamente se permite embarcar á los naturales de ella en sus registros las produc-*

ducciones y manufacturas propias de las mismas Islas, con absoluta prohibicion de conducir géneros extrangeros, á menos que vengan sus embarcaciones á tomarlos en alguno de los puertos habilitados de España.

Pero por Real Orden de 11 de Enero de 1779, comunicada al Consejo de Indias, determinó S. M. que las dichas Islas desfrutasen los registros concedidos y que se les concediesen para la provincia de Caracas, y demas comprehendidas en su capitanía general é intendencia, con entero arreglo al reglamento y aranceles de 12 de Octubre de 78 en los frutos y efectos que por su artículo quarto le estaban permitidos, y sin restriccion en los renglones de generalas y ranchos, y géneros para carenas, revocando los reglamentos y órdenes anteriores, en todo lo que se opusieran á esta concesion, y prescribiendo las reglas convenientes para regular y exîgir los derechos con uniformidad á lo que se practicaba con los registros de España, en conseqüencia de los aranceles de 12 de Octubre de 1778. Por otra Real Orden de 21 de Enero de 1786 se resolvió que los registros que saliesen de las islas Canarias *para qualquiera puerto* de los habilitados en *Indias, puedan llevar la quarta parte de su total cargazon de géneros extrangeros de los permitidos* en el reglamento de 1778, ampliando S. M. en estos términos su artículo quarto; pero con la condicion de que nada han de llevar de exceso con título de generala, rancho, carena, ni otro alguno, *porque se dará irremisiblemente por de comiso.* Aunque así en la órden de 79, como en el reglamento de 78 solo se nombra la isla de Tenerife, sin mencionar la de la Palma y gran Canaria, parece que este silencio no ha sido revocacion del permiso concedido á estas dos últimas, (pues el de la primera se refiere á sus *particulares concesiones*) sino quizá porque en el puerto de Tenerife, por mayor comodidad y proporciones, se despachan los registros de las tres Islas.

ARTÍCULO V.

De la traslacion del despacho á Cádiz y otros puertos.

Verificada la traslacion á Cádiz en el año de 718, en cumplimiento del Real Decreto de 717 citado arriba, quedó aquel puerto único para el despacho en España de los navios mercantes que iban á las Indias, como en el efecto lo era desde 1680, y en lo formal lo habia sido Sevilla hasta el año de 717, pero esto sin perjuicio de la permision concedida y prorogada á las islas Canarias, segun hemos referido.

Desde el año de 1718 hasta el de 1765 continuó el mismo establecimiento, sin otras excepciones que sepamos, sino la de la compañía de Guipúzcoa, erigida por Real Cédula de 1728, á la qual se concedió que pudiese despachar registros á la sola provincia de Caracas desde el puerto de S. Sebastian, poniéndose en él juzgado y oficinas para la cuenta y razon de lo que se enviaba y retornaba, por el privilegio exclusivo de la compañía; y otro semejante permiso concedido á la que se estableció en Galicia en 1734 para enviar desde aquel reyno en cada año á Campeche dos registros con objeto á traer palo de tinta, y facultad de vender en Veracruz el sobrante de los cargamentos que enviase.

En el referido año de 1765 se empezó á variar el método de un solo puerto de despacho, que habia durado por casi doscientos años contados desde el de 1573; y por Real Decreto de 16 de Octubre de aquel año, acompañado de una real informacion de la misma fecha, se habilitaron para el comercio de las islas de Cuba, Santo Domingo, Puerto-Rico, Margarita, y Trinidad, los puertos de Cádiz, Sevilla, Alicante, Cartagena, Málaga, Barcelona, Santander, la Coruña, y Gijón, abo-

aboliendo los derechos de palmeo, toneladas, extrangería, seminario de S. Telmo, visitas, habilitaciones, y licencias, de que hablarémos mas oportunamente en adelante.

Por otro Real Decreto de 23 de Marzo de 1768 se dieron reglas para el comercio de la provincia de la Luisiana, nuevamente agregada á la corona, habilitando en España para él los mismos puertos que quedan referidos en el de las islas de Barlovento; extendiéndose despues este permiso á los registros que fuesen á la provincia de Campeche, por otro Real Decreto de 5 de Julio de 1770.

En otro de 2 de Febrero de 1778 se amplió aquella concesion á los navios que se despachasen para la provincia de Buenos Ayres, y reynos de Chile y el Perú; y finalmente en 12 de Octubre del mismo año se extendió esta permision para todas las de Indias, habilitando en España los puertos de Sevilla, Cádiz, Málaga, Almería, Cartagena, Alicante, Alfaques de Tortosa, Barcelona, Santander, Gijón, Coruña, Palma en Mallorca, y Santa Cruz de Tenerife en Canarias, dándose al mismo tiempo reglas económicas para el despacho, y aranceles para la exâccion de derechos; y por Real Orden de 27 de Julio de 1783 se concedió igual gracia al puerto de Vigo.

Ultimamente, por Real Cédula de 22 de Enero de 1782 se permitió (lo que hasta entonces no habia tenido exemplar) que por tiempo de diez años, contados desde que se publicase la paz, las naves pertenecientes á vasallos españoles ó de la colonia de la Nueva Orleans, en las quales se hiciesen expediciones mercantiles para aquella y Panzacóla, pudiesen salir directamente con sus cargamentos desde los puertos de Francia, donde residian Cónsules de España, y regresar en derechura á los mismos con los frutos y peleterías de la Luisiana y Florida Occidental, exceptuado el dinero, cuya extraccion quedó prohibida absolutamente por aquella

via,

via, pero con la precisa obligacion de que los dichos Cónsules formasen una factura individual de todo el cargamento, y la entregasen firmada y sellada al maestre del baxel para presentarla en el puerto de su destino, sacando antes una copia que deberian enviar los dichos cónsules al Ministro de Estado y del despacho universal de Indias. En la dicha Cédula de 82 se prescriben ademas otras reglas para el comercio directo de la referida Colonia, en ciertos casos, con otras francesas de la América, para la introduccion de negros en aquella, embarco de frutos, exâccion de derechos, y libertad de otros, sirviendo esta concesion de ampliar las gracias concedidas ya en los artículos 48, 49, y 50 del citado reglamento de 12 de Octubre de 1778.

Comparado este, en quanto á la habilitacion de puertos en España, con la Cédula de 15 de Enero de 1529, se conoce facilmente que el mismo espíritu y objeto dirigió ambas providencias, señalando á cada provincia una salida inmediata de sus frutos y mercaderías. Sin embargo se notan dos diferencias: una, que en lo antiguo, el retorno de los buques debia ser siempre á Sevilla, y ahora puede executarse á qualquiera de los puertos habilitados: y otra, que entonces se incluyeron en esta clase los de las provincias Bascongadas, excluyendo los de Valencia y Cataluña, y ahora se han cambiado las suertes.

La razon de esta última diferencia puede haber sido, que en 1529 las provincias de Vizcaya y Guipúzcoa se consideraban, como ahora, pertenecientes á la corona de Castilla, aunque con particulares privilegios en punto de contribuciones, las quales no tenian lugar, segun se ha dicho, por aquel tiempo en los embarcos á Indias, pero las de Cataluña y Valencia no consta que en aquellos años se considerasen como parte de los reynos de Castilla, en quanto á la capacidad de poder sus naturales comerciar en las Indias, aunque es muy proba-

bable que los nacidos en Aragon la tuvieron desde el principio del descubrimiento, segun puede verse en el capítulo 31. del lib. 1. del Norte de la Contratacion, y quizá explicarémos mas adelante quando se trate de los navios y mercaderías habilitados para este comercio. Por ahora basta saber que como en el presente siglo Aragon, Valencia y Cataluña se han incorporado totalmente á la corona de España, y su gobierno económico es casi uniforme con el de las demas provincias de la monarquía; subsistiendo por otra parte los privilegios en quanto á contribuciones de Vizcaya y Guipúzcoa, se puede inferir con fundamento, que esta ha sido la razon de diferencia porque ahora se han habilitado para el comercio de Indias los puertos de Alicante, Alfaques de Tortosa y Barcelona, que no lo fueron en 1529, y se han excluido Bilbao y S. Sebastian, á los quales se concedió esta libertad en aquel tiempo.

Finalmente, sin embargo de que las islas Molucas no pertenecen en rigor á lo que llamamos Indias Occidentales, debemos hacer aquí memoria, por lo que toca á puertos habilitados en España para el comercio de ellas, de una provision de 27 de Octubre de 1525 (pág. 301. tom. 2. colec.) en que se inserta el título de correo mayor de las Indias descubiertas y por descubrir, y de la correspondencia con ellas, expedido á favor del doctor Lorenzo Galindez Carvajal en 14 de Mayo de 1514, concediéndole á él, y á sus sucesores y herederos esta merced; pues ambos despachos hablan de los *Oficiales de la Casa de la Contratacion de la especería que residen en la ciudad de la Coruña*, y es consiguiente que de aquel puerto saliesen entonces naos habilitadas para el comercio de las Molucas. Pero quizá este comercio seria por cuenta de la Corona, sin haberse abierto á los particulares, como es de inferir, siendo tan reciente el descubrimiento de aquellas Islas, que apenas contaria cinco ó seis años.

He-

Hemos referido, con quanta puntualidad nos ha sido posible, la série de Providencias y variaciones en órden á la habilitacion de puertos de salida para el comercio de Indias; y ahora pasarémos á referir en otro capítulo las que tocan á las naos destinadas al mismo comercio, observando igual método cronológico en quanto sea posible [1].

1 Por Real Orden de 12 de Agosto de 1791 se habilitó el puerto del Grao en Valencia para el libre comercio á Indias, con tal que no pudiesen embarcarse en él géneros extrangeros; por otra Real Orden de 27 de Febrero de este año de 94 se amplió la habilitacion del Grao á géneros y efectos extrangeros, sin limitacion alguna, como la de los otros puertos habilitados.

PAR-

PARTE SEGUNDA.

DE LOS NAVIOS HABILITADOS PARA EL COMERCIO DE INDIAS.

La habilitacion de los navios se divide naturalmente en varios ramos, esto es, la naturaleza y pertenencia de los buques: su porte y armamento, ya náutico ya militar: licencias para navegar, y modo de executarlo en flotas ó convoyes, y sueltos. De todos estos puntos tratarémos en artículos separados, contrayéndonos en cada uno á lo mas principal que se halla dispuesto desde el descubrimiento de las Indias hasta el presente; pues hablar de todas las providencias por menor seria hacer inmensa esta obra, y por otra parte trabajo inutil para nuestro intento. Sin embargo no dexarémos de insinuar las fuentes á donde se debe recurrir para apurar la materia.

ARTÍCULO PRIMERO.

Naturaleza.

Los navios de la carrera de Indias deben ser naturales (así los llaman las Cédulas y los Autores) en dos conceptos; uno el de pertenecer en propiedad ó dominio á vasallos españoles; y otro el de ser construidos en estos reynos.

De la primera circunstancia parece que no podemos dudar, aunque no hallasemos desde el principio resoluciones específicas sobre la materia, puesto que desde

el año de 1510, en un capítulo de la instruccion dada por los Reyes Católicos á la Casa de Contratacion de Sevilla [1] se ordenó que no pasasen á las Indias extrangeros, ni personas prohibidas; y antes en otra instruccion que se dió en 17 de Septiembre de 1501 al Comendador Obando, [2] ya se habia mandado que no permitiese extrangeros en las Indias.

En otra Cédula posterior de 6 de Diciembre de 1538 [3] se ordenó mas claramente á nuestro intento que ningun extrangero anduviese en esta navegacion; y en otra de 1552, de que se formó la ley 5. tít. 18. lib. 6. de la Recop. de Castilla, se especificó aun mas esta prohibicion, mandando que ningun extrangero pudiese tratar en Indias por sí ni por otra persona, ni tener compañía con las que tratasen en ellas.

Es pues claro que los navios de este comercio debieron ser siempre de dominio español, pues si perteneciesen en propiedad á extrangeros, no podria impedirse que estos tuviesen interes en el trato y negociacion de las Indias, (aunque fuesen fletados por españoles) ya en los fletes, y ya en los demas aprovechamientos indispensables de capitanes, maestres y pilotos: ademas que siendo lo regular y práctico que los capitanes no dexen el mando de su baxel aunque lo fleten, se verificaria tambien el paso de extrangeros á Indias contra las órdenes que hemos citado.

El otro concepto en que los dichos navios deben ser naturales, es el de haberse fabricado ó construido en estos reynos, cuya circunstancia confirma la anterior de la pertenencia, ó á lo menos tiene una estrecha conexîon con ella; puesto que el buque construido en España es regular perteneciese á dueño natural de estos rey-

1 Tom. 1. pág. 440. colec.
2 Tom. 1. pág. 441. colec.
3 Tom. 1. ibi. coleccion.

reynos, y mas estando prohibido á estos vender navios á los extrangeros, como se dirá despues.

Aunque no hemos visto resolucion alguna expedida en los cincuenta años primeros del siglo XVI, que expresamente ordene el registro de fábrica española, y excluya la extrangera, es preciso conocer que desde el principio del comercio á las Indias se observó este órden, y que ya en el año de 1540 hubo prohibicion expresa, que aunque no exîste, se halla citada en Cédula que no permite dudar de ella.

En un Auto acordado del Consejo de Indias [1] se refiere que en consulta de 8 de Julio de 1608 hizo presentes el Consejo los inconvenientes que tenia el dar licencia á navios y urcas extrangeras para navegar á Indias en compañia de flotas; y S.M. respondió: *así lo tengo entendido, y excúsense por todas vias estas licencias.* Y en el Auto treinta y nueve de los dichos, citado al fin del tít. 30. lib. 9. de la Recop. de Indias, se dice, que habiendo sido informado el Rey de los daños que resultaban de que *contraviniendo á las ordenanzas antiguas* se permitiese navegar á Indias navios extrangeros; resolvió S. M. por decreto firmado del Duque de Lerma en 22 de Marzo de 1613, *que se observase puntualmente lo dispuesto cerca de esto en las ordenanzas antiguas de la Casa de Contratacion, y las de fábricas de navios del año de 1567 con tanto acuerdo*, y mandó que fuesen amparados y preferidos los fabricadores naturales y sus navios, y *por ningun caso se excediese de dichas ordenanzas, por los inconvenientes que han resultado de admitir extrangeros en la navegacion de la carrera de Indias.*

Mas expresas fueron las Cédulas de 24 de Mayo de 1571, y 27 de Enero de 1572, de las quales, con

 otra

1 Es el 27 de los impresos á continuacion de las ordenanzas del mismo Tribunal de 1636.

otra de 26 de Diciembre de 1595 se formó la ley 20. del tit. 30. lib. 9. Recop. Indiana; por las que se mandó que á ninguna urca ni filibote se diese visita para navegar á Indias sino en el caso de que no hubiera navios españoles bastantes, que entonces se podian permitir las urcas esterlinas convenientes y necesarias, procurando que fuesen de las mejores, bien armadas, y veleras; y por otra de 5 de Julio de 1599 (de que se formó la ley 4. tit. 32. lib. 9. de la Recop. de Indias) se renovó esta prohibicion, exceptuando de ella las urcas y filibotes que quisiesen hacer viage á la isla Española con las flotas de Nueva España, á llevar las cosas necesarias para aquella Isla, y traer los frutos de su tierra, con tal que (así dice la ley) *sean de naturales de estos reynos; y se naveguen con gente que lo sean*, y los dueños y maestres den fianzas de que no pasarán á otros puertos de las Indias, y que lleven alguna artillería y municiones, *precediendo licencia del Consejo*. Esta excepcion ó permiso para la Española se confirmó en Cédula de 27 de Octubre de 1626, de que se formó la ley 5. tit. 92. lib. 9. de la Recop. de Indias, añadiendo que los navios de naturales de estos reynos fuesen preferidos en la carga á las urcas y filibotes; de suerte que el requisito de construccion nacional en los baxeles de la carrera de Indias se mantuvo siempre, aun en los casos de excepcion de la regla general, la qual suponen tambien en vigor las mismas dispensas ó licencias de que hablan los Autos acordados del Consejo concedidas á navios extrangeros, sin que jamas se revocase absolutamente la ley prohibitiva de estos en todo el siglo XVI, ni en los dos siguientes, segun se verá despues.

Antes bien hay Cédula de 29 de Marzo de 1599 [1] por la qual se renovó la prohibicion de admitir en la carre-

1 En el tom. 35. fol. 90. n. 114. de la coleccion m. s. del señor Ayala.

rera de Indias buque alguno de fábrica extrangera, y se mandó que no navegasen en ella sino las naos de naturales de estos reynos construidas en ellos. En esta Cédula se citan las prohibiciones anteriores sobre la misma materia de 18 de Junio de 1540, 2 de Abril de 1582, 29 de Enero de 1583, y 21 de Diciembre de 1585; y por estas citas sabemos, sin poder dudarlo, que ya antes de mediado el siglo XVI. hubo expresa resolucion para que los baxeles de la carrera de Indias fuesen precisamente, no solo propios de vasallos españoles, sino tambien fabricados en España.

Con estas seguridades, y quizá con otras que no hemos podido registrar, afirmó en 1670 D. Joseph de Veytia Linage en su Norte de Contratacion lib. 2. c. 6. n. 22, que los navios de fábrica extrangera (de la qual se entienden los fabricados en qualesquiera reynos y provincias, que aunque sean subditos del Rey, no tienen permision de comercio con las Indias) están *remotamente prohibidos de ser admitidos para registro de flota, ni para la costa é islas de Barlovento, ni otro qualquiera empleo de guerra ni marchante.*

El registro de construccion nacional, aun quando no estuviese prevenido expresamente, era una conseqüencia necesaria de las providencias generales, expedidas para promover y fomentar aquella en estos reynos; ya en la Pragmática de 20 de Marzo de 1598, (de que se formó la ley 7. tít. 10. lib. 7. de la Recop. castellana) por la que se concedieron acostamentos o gratificaciones á los fabricadores españoles; y ya en otra Pragmática de 3. de Septiembre de 1500, [1] por la qual se prohibio cargar en navio de extrangeros para qualquiera destino, habiéndolos de naturales; y en otra de 11 de Agosto de 1501 [2] se prohibio á los naturales de estos

1 Es la ley 3. tít. 10. lib. 7. de la Recopilacion de Castilla.
2 Ley 6. del mismo título y libro.

tos reynos, baxo gravísimas penas, vender navios á extrangeros.

Estas providencias generales suponen por una parte, que quando empezó el comercio de las Indias estaria muy floreciente la fábrica de baxeles en España, abundando el número de ellos, y por otra parte nos persuaden á que la prohibicion de cargar en buque extrangero para qualquiera destino, no pudo dexar de entenderse muy especialmente con los que se despachaban para las Indias en que concurria la particular circunstancia de ser colonias.

Otro comprobante del buen pie en que se puso la construccion nacional durante el siglo XVI, y del cuidado con que se miraba este ramo, es la Cédula de 16 de Junio de 1593, de cuya decision se formó la ley 21. tít. 30. lib. 9. de la Recopilacion indiana. Por ella se mandó á los Jueces Oficiales de Sevilla hiciesen pregonar en aquella ciudad, y en los puertos de S. Lúcar, Cádiz y puerto de Santa María, condado de Niebla, y marquesado de Gibraleon y Ayamonte, que en adelante no se daria registro para Indias á ninguna nao fabricada en los dichos puertos, ni se permitiria que navegasen en la carrera, fuese de armada ó mercante; habiendo acreditado la experiencia que tales baxeles se perdian todos, porque como era la madera de pino, la cortaban verde, y asentaban sin dexarla curar, despedia el clavo con facilidad en secándose, y se afloxaban los pernos; ademas que con la fábrica de dichos navios se habian gastado los mejores montes de la costa, y la madera de ellos era muy necesaria para aderezar los baxeles de S. M. y de particulares, especialmente los de Vizcaya, que los mas venian sin concluir, y se perfeccionaban con la madera de Andalucía en todo lo que era obras muertas. Exceptuáronse, sin embargo de la prohibicion, los barcos luengos que habian de ir con los avisos conforme á lo ordenado.

De

De esta Cédula [1] se infieren dos cosas: una la freqüencia con que se construia en Cádiz y en los puertos del arzobispado de Sevilla: y otra que si se eligió para asiento del comercio de las Indias aquella parte de la baxa Andalucía, y se ha conservado en ella hasta nuestros tiempos, no se fundó esta preferencia en motivos personales, ó inclinacion particular á aquella provincia, sino en sus mayores proporciones, ya territoriales, ya marítimas para aquel comercio y navegacion; puesto que en la parte que se creyó perjudicar á este objeto, no hubo reparo en distinguirla de las demas provincias del reyno con la exclusion que decide la Cédula, tratándola en quanto á construccion como si fuese extrangera.

Por el contrario, luego que se fomentó la fábrica de baxeles en Indias, se declaró á estos la naturaleza correspondiente para que pudiesen navegar en la carrera; pues por Cédula de 25 de Junio de 1638 se mandó que los navios fabricados en la Havana, Campeche, Santo Domingo, Puerto Rico y Jamayca, se estimasen como construidos en los reynos de Castilla; y por órden del Consejo de 29 de Octubre de 1648 se extendió aquella gracia á todas las naos fabricadas en qualesquiera puertos de las Indias.

En igualdad de naturaleza, por lo que mira á construccion, siempre se prefirieron los navios vizcainos á todos los demas construidos en España y América, quando llegó el tiempo de limitar el buque de las flotas, como se dirá quando se trate de ellas; y solo dirémos aquí de paso (pues no toca principalmente á nuestro asunto, y seria impertinente dilatarnos en estas menudencias) que son dignas de leerse las ordenanzas, providencias y privilegios expedidos desde el principio y en diversos tiempos sobre la construccion de baxeles, señala-

da-

1 Se halla íntegra en el tomo 35. fol. 78. n. 94. de la coleccion m. s. del señor Ayala.

damente para la carrera de Indias, y á favor de los que los fabricasen. En los capítulos 14. y 15. lib. 2. del Norte de la Contratacion, y en el tit. 28. lib. 9. de la Recop. de Indias, hay bastantes luces para satisfacer esta erudita y útil curiosidad, que se complacerá sin duda exâminando los conocimientos de arquitectura naval que habia en España cerca de dos siglos y medio hace, y en unos tiempos en que se creen comunmente casi ciegos nuestros antepasados. Pero este importante ramo se ilustrará como corresponde, si alguno de los oficiales del cuerpo de ingenieros de marina (que aunque modernamente creado, tiene ya muchos hábiles profesores) se dedicase á escribir la historia de la arquitectura naval en España baxo la direccion de su sabio actual xefe, que ha dado tantas pruebas de su inteligencia, zelo, y actividad en los excelentes buques de guerra construidos sobre sus planos, y aprobados de nacionales y extrangeros. Debemos á este General una particular amistad, pero no dirige ella nuestros elogios, que no son obra de la voluntad, sino del entendimiento, y corresponden al mérito, y no al amor, como decia en circunstancias mas estrechas el eminentísimo Paravicini.

Aunque como queda dicho se dispensó ó toleró desde fines del siglo XVI. y principios del XVII, que navegasen á Indias baxeles de fábrica extrangera, segun indican los autos 27. y 39. del Consejo ya citados, subsistió siempre la ley que prescribia como qualidad precisa la construccion española.

Es cierto que la decadencia de nuestra marina y comercio, por las desgraciadas guerras en los reynados de los Reyes Felipe III. y IV, y mucho mas en la menor edad de Cárlos II, dexó casi sin efecto la observancia de aquella resolucion, y tanto, que en 1670 escribia D. Joseph de Veytia Linage, [1] que de largo tiempo á aque-

1 Norte, lib. 2. cap. 6. n. 9.

aquella fecha se padecia penuria de navios de fábrica natural, la qual habia obligado á que por muchos años se permitiese en la carrera la navegacion de los extrangeros; pero sin embargo el gobierno no perdia de vista aquel intento, como lo acreditan las ordenanzas de construccion que se formaron en 1679, y de que estan deducidas varias leyes del citado tít. 28. lib. 9. de la Recopilacion de Indias.

Despues de la publicacion de esta, no hemos podido hallar providencia relativa al asunto de que tratamos, ni es verosímil la hubiese en los quarenta años inmediatos, porque á principios del presente siglo estaba la armada real en total abatimiento, de manera que para enviar dos esquadras que escoltasen la flota de Nueva España y los galeones de Tierrafirme en 1706, fué preciso valerse de la del Rey de Francia, segun consta de Cédula de 6 de Noviembre de aquel año, que se halla copiada en el tomo 40. fol. 205. n.207. de la coleccion m.s. del señor Ayala.

En los años de 1713, y 1720 formó el General D. Antonio Gastañeta dos proyectos de construccion, y con ellos, y con el armamento, casi milagroso en lo político, que se hizo para la expedicion de Sicilia en 1718, parece que resucitó nuestra marina.

Lo cierto es que en la Cédula de 5 de Abril de 1720, en que se dió nueva forma al despacho de flotas, galeones y navios sueltos para las Indias,[1] se renovó en su capítulo 1. la ley antigua de la construccion española, estableciendo como tal que todos los navios que hubiesen de navegar á la América en conserva, sueltos, ó de avisos, hayan de ser fabricados todos en astilleros de estos reynos, *sin que por ningun pretexto, ni por medio de indulto alguno se dispense ni permita este tráfico ó na-*

1 Se halla inserta en el auto 1. tít. 26. lib. 9. de la Recopilacion de Castilla.

vegacion en navios de fábrica extrangera; exceptuando solo de esta prohibicion *aquellos vasos que estan* (dice la Cédula) *poseidos de espanoles vasallos mios*, *pagando estos la habilitacion de cada viage á razon de treinta y tres reales de plata antigua por tonelada;* en la inteligencia de que despues de extinguidos los que en aquella fecha estuviesen comprados por españoles, no ha de poder admitírseles ninguno de fábrica extrangera, y de que si por algun motivo particular dispensase el Rey en este punto, y mandare se reciba buque construido en dominio extraño, ha de ser con la precisa calidad de que en lugar de los treinta y tres reales de plata doble por tonelada, se han de cobrar ciento de la propia moneda por cada una, y en cada viage.

Esta providencia, segun las noticias que tenemos de la Casa de Contratacion, se observó puntualmente hasta que en 16 de Octubre de 1765 se expidieron la Cédula é instruccion de la misma fecha, habilitando varios puertos de España para el comercio de las islas de Barlovento, que ya hemos citado en el capítulo de los puertos. En aquellas resoluciones, entre otros varios derechos que se abolieron, fué uno el de extrangería; y como nada se previno sobre la admision ó exclusion de buques de fábrica extrangera, es de inferir que estos quedaron admitidos, á lo menos para aquel comercio.

Pero últimamente por el reglamento de 12 de Octubre de 1778, que tambien hemos citado, el qual comprehende el comercio á todos los puertos de la dominacion española en las Indias Occidentales, se previno en sus artículos 1. y 2, que las naves de fábrica extrangera que hubiesen comprado los españoles, y las que adquiriesen en el término de dos años, contados desde aquella fecha, quedaban relevadas por gracia particular del derecho de extrangería, y habilitadas para poder navegar á las Indias; en la inteligencia de que cumplido el bienio, solo lo quedarian las extrangeras matriculadas has-

hasta aquel tiempo, y no se admitirian otras en adelante que las de fábrica española; pues á fin de aumentar el número de estas, se facilitarian á los vasallos en España y América las maderas de construccion que necesitasen, y no estuviesen destinadas para los arsenales de marina, concediendo ademas al que fabricase navio mercante de trescientas toneladas, ó de mayor buque, por via de premio, la rebaxa de una tercera parte de los derechos que adeude en su primer viage á Indias, por los frutos y géneros que embarcare de cuenta propia.

Ignoramos el fruto que haya producido esta última providencia; pero estamos casi fixos de que no se ha revocado hasta 12 de Octubre de 1778 por punto general la de excluir absolutamente de la carrera de Indias todas las embarcaciones de fábrica extrangera que no eran propias de españoles, y casi ciertos de que ha subsistido hasta fines del presente año de 791.

ARTÍCULO II.

De las licencias para los navios de este comercio.

Supuesta la naturaleza española del navio, así en su pertenencia como en su fábrica, era ademas necesario que obtuviese licencia para cada viage que hiciese á las Indias. En las primeras expediciones, como que eran mas políticas ó militares, que mercantiles, segun ya diximos, se necesitó no solo licencia, sino órden particular del Rey en cada una para executarlas; pero despues que este comercio se permitió á todos los vasallos, ya no fué necesario recurrir á la Corte, bastando hacerlo á los Jueces Oficiales de Sevilla, á los quales estaba cometido todo lo que tocaba al gobierno económico y judicial de esta contratacion.

 Por

Por la ordenanza 152 de la casa [1] se mandó expresamente que ningun maestre, ni capitan, ni otra persona cargase navio alguno para las Indias sin que primero pida licencia á los Jueces Oficiales, y que estos antes de darla, vean y visiten el navio que se ha de cargar, *de qué porte es, de qué tiempo, y si está estanco* y bien lastrado conforme á su porte, y visto que tiene las qualidades convenientes, le den la licencia, y no en otra manera alguna.

Aunque este capítulo es de las ordenanzas hechas en Monzon á 15 de Agosto de 1552, no hace mas que copiar á la letra otra de la Real Provision dirigida en 28 de Septiembre de 1534 á los Jueces Oficiales de Sevilla, y renovada en 14 de Agosto de 1535, [2] que ambas tuvieron por objeto la órden que se habia de guardar en *visitar*, *cargar, y despachar* los navios á Indias; de suerte que ya desde aquella fecha estaba prevenida como requisito indispensable la licencia de los Jueces Oficiales de contratacion, para el envio de qualquiera navio á las Indias; y es de inferir que desde los principios de este comercio se observó la misma formalidad, supuesto que desde entonces no podia salir nao alguna para aquellos reynos sino *registrándose primeramente con todo lo que llevase ante los Oficiales de la Casa de Contratacion de Sevilla*, segun dice el exôrdio de la Cédula de 15 de Enero de 1529 ya citada, y verémos despues quando se trate de los registros.

Era tambien inexcusable esta licencia con respecto á las visitas que debian hacerse á todo buque despachado para las Indias, de que hablarémos mas adelante; pero no era un permiso de pura gracia, sino de justicia, y que no podia negarse por los Jueces Oficiales á ninguno que cumpliera, en la presentacion y carga de los navios,

1 Tomo 4. pág. 203.
2 Pág. 142. y 143. tom. 4. colec.

vios, con las reglas establecidas y que se estableciesen para esta navegacion; sin embargo que por Real Cédula de 22 de Noviembre de 1582 [1] se mandó *que hecho el nombramiento* por el Presidente y Jueces de las naos que hubiesen de ir en flotas, se enviara *relacion al Consejo de las Indias del número de navios, su porte, bondad, y los viages que hubiesen hecho.*

El mismo método de licencias se observó aun despues de arregladas las flotas en todo el siglo XVI; de manera que limitado por la diminucion del comercio el buque de estas, y por consiguiente el permiso general de despachar cada uno su navio quando y como le pareciese, sin embargo, era la Casa de Contratacion la que elegia el número de naos que habian de ir en cada flota, como se deduce del auto treinta y seis de los acordados del Consejo.

En este se refiere que habiendo mandado el Rey se le dixese *qué conveniencias obligaban al Consejo á embarazarse en la eleccion de naos merchantas para las flotas, dexándolas de remitir como solia á la Casa de Contratacion de Sevilla*, respondió el Presidente marques de Salinas en consulta de 7 de Marzo de 1612, que por haberse disminuido el comercio de Indias, *se acordó que se limitasen las toneladas para cada flota, tasándolas conforme á la necesidad que hubiese de mercadurias: y porque con esto le quedó mano á la Casa para hacer eleccion del número de naos que hubiesen de ir, y de esta facultad resultaron quejas de los interesados, y para satisfacerse de lo que pasaba, y desagraviar á algunos, se ocupaba mucho tiempo; pareció que estos y otros inconvenientes se evitaban ordenando que la Casa enviase relacion de las naos que hubiese en el rio de Sevilla, con sus calidades, porte, y antigüedad, y hacer el Consejo la eleccion conforme al derecho*

de

1 Tomo 4. pág. 97. colec.

de cada una, lo qual se habia continuado tres años.

A esta consulta respondió S. M., *quedo advertido de esto*; y de ella se deduce que fué en 1609 quando se reservaron al Consejo las licencias para navegar á las Indias, que hasta entonces tocaban á los Jueces Oficiales de Sevilla; pero sin embargo de que la fecha de esta reserva parece clara segun el contexto referido del auto acordado, la hace dudosa la autoridad ó testimonio de D. Joseph de Veytia.

Este en el lib. 2. cap. 6. n. 3. de su Norte, afirma que por Cédula de 16 de Noviembre de 1601 (y segun lo que habia reconocido y practicado) se ordenó que la graduacion y eleccion de naos para flota fuese consultiva.

De qualquiera modo esta providencia se revocó por otra de 25 de Septiembre de 1613, (de que se formó la ley 6. tít. 30. lib. 9. de la Recopilacion de Indias) en que el Consejo avisó que S. M. por muchas causas y consideraciones que se le habian representado, mandaba que la eleccion de naos para flotas se remitiese al Tribunal de la casa para que la hiciese como solia, dando cuenta al Consejo antes de publicarla; y por carta acordada de este de 12 de Diciembre de 1613 se advirtió que se tuviese entendido que el cumplimiento y observancia de las ordenanzas de la eleccion de naos tocaba al Presidente y Jueces, *no consultiva sino decisivamente*, con obligacion de informar y dar cuenta al Consejo, enviando claras y no equívocas las relaciones.

De la regla general y antigua de pertenecer al Tribunal de la casa el dar las licencias para navegar á Indias, quedaron exceptuados los registros destinados á Santa Marta, nueva Zamora, rio de la Hacha, Jamayca, Cuba, la Havana, Cartagena, Yucatan, Puerto-Rico, y otras islas y puertos que para ello tenian facultad, ó permision perpétua ó temporal, conforme á lo prevenido en Reales Cédulas de 5 de Junio de 1591,

2

2 de Febrero de 593, 16 de Junio de 1603, 6 de Febrero de 607, 14 y 28 de Noviembre de 1634, de las quales se formó la ley 1. del tít. 42. lib. 9. de la Recopilacion de Indias; pues por esta se ordena que los Jueces de la casa no admitan ni den registro á ningun navio para las islas de Barlovento, y para los otros puertos referidos, (á que solian concederse permisiones) sin licencia despachada por el Rey ó por el Consejo de las Indias, y que se cumpliesen las dadas, *navegando cada navio de permision con la armada ó flota que mas cerca pasase del puerto á donde fuere con su derecha descarga.* Lo mismo se mandó en quanto á licencias á los navios de Buenos Ayres, por Cédula de 7 de Febrero de 1522, (de que se formó la ley 31, del citado tít. 42. de la Recopilacion de Indias) y á esta excepcion sin duda pertenece lo dispuesto en Cédula de 21 de Enero de 1631, (de que se formó la ley 3. tít. 35. lib. 9.) por la qual se ordenó al Presidente y Jueces de la casa, *que para dar visita á qualquiera navio ó fragata que hayan de ir á las Indias, den primero cuenta en el Consejo de ellas.*

Así se deduce tambien de Cédulas expedidas en primero de Julio de 1642, [1] en que se concedieron nuevas prerogativas á la universidad de mareantes. Entre ellas fué una la de *que por hacer bien y alentar á los dueños de navios, excusándoles la costa y dilacion de tiempo, si fuesen obligados á recurrir al Consejo para sacar las licencias de navegar á la costa é islas de Barlovento, se daba facultad al Presidente y Jueces para que admitiesen para ir de registro á las dichas partes, los navios naturales, prefiriendo el mas antiguo, y que yendo en conserva de flotas ó en esquadras, no necesitasen acudir al Consejo, ni demas circunstancias que la de pagar, ademas de la media anata, á ra-*

1 Norte, cap. 7. lib. 2. n. 35.

razon de dos ducados de plata por cada tonelada de las que pidiesen registro para la Havana, Campeche, Honduras, Gibraltar, y la Guayra; y á razon de ducado y medio para la Margarita, Cumaná, nueva Córdoba, rio de la Hacha, y Santa Marta; y á razon de un ducado de las que pidiesen para Santo Domingo y Puerto-Rico; y que los navios que quisiesen ir á la Trinidad, Orinoco y Cuba se diesen de gracia; pero despues por carta acordada del Consejo, firmada por el secretario D. Gabriel Ocaña en primero de Septiembre del mismo año de 642, se *previno que se diese cuenta de las naos que se admitiesen para la costa é islas, en la forma que se hacia la proposicion de las que se admitian para flota.*

Como en esta carta no se revoca ni hace mencion de la ya citada de 12 de Diciembre de 1619, debemos inferir que la *proposicion* de que habla la de 1642 era, no consultiva, sino decisiva, y solo con el objeto de informar y dar cuenta al Consejo para su noticia; pero á los navios para Buenos Ayres era indispensable la licencia del Rey, pues por Real Cédula de 7 de Febrero de 1622 (de que se formó la ley 31. tít. 42. lib. 9.) se mandó que con los que llegasen á este puerto sin permision de S. M. se guardasen las leyes y penas de las arribadas.

Despues de aquella fecha de 1642, y en el resto del siglo XVII. parece no hubo novedad en este punto de licencias, puesto que ni el Veytia que publicó su obra en 1672, ni las leyes que se promulgaron en 1680, nos dan indicio de alteracion en esta parte, ni es regular la hubiese en los veinte años que siguieron, siendo entonces tan reciente aquella legislacion.

En nuestro siglo no podemos fixarnos si se varió en este punto, porque no hemos visto los proyectos particulares con que se despacharon las flotas y registros sueltos hasta el año de 720; y en el de 5 de Abril del mismo

mo (que se publicó como ley y regla general) parece dudoso si era el Rey ó el tribunal de la casa el que debia dar estas licencias.

En el párrafo 1. cap. 1. de la dicha Cédula ó proyecto, tratándose del número de vasos y cantidad de toneladas de buque de que se han de componer las flotas y galeones, hay esta cláusula: *el comercio cuyos efectos han de ocupar el buque de sus permisos*; y en el párrafo 3. del mismo capítulo esta otra: *Se deberá hacer el cargue de las naos de avisos ó registros sueltos de aquellos efectos que declararen las licencias ó permisos, y mis reales órdenes.* Segun la primera cláusula parece que todos los navios de flotas y galeones necesitaban *permiso* particular para hacer el viage, y que aquel debia darlo el Rey, pues jamas se usó de aquella palabra (ni correspondia rigorosamente) para las licencias del tribunal de la casa; y por otra parte el Consejo de Indias estaba inhibido de todo lo que tocaba á navegacion y comercio por los Reales Decretos de 27 de Enero y 20 de Septiembre de 1717.

Por el contrario, la segunda cláusula subrayada siendo mas específica, y contrayéndose á *naos de avisos ó registros sueltos*, parece da á entender que solo con estas dos clases hablaba la necesidad de recurrir al Rey por permiso ó licencia para navegar á Indias, quizá por los mismos motivos, y con el mismo espíritu que se estableció semejante regla para los navios sueltos á la costa é islas de Barlovento, en la ya citada Cédula de primero de Julio de 1642.

Sin embargo, por los referidos Decretos de 1717, por el de la traslacion de los tribunales á Cádiz expedido en el mismo año, y por otras reflexîones fundadas en la práctica que se observó desde el restablecimiento de las flotas en 1755, nos inclinamos á creer que á lo menos desde el año de 1720 todas las licencias de registros para Indias, sea en flotas ó fuera de ellas, se die-

ron por el Rey inmediatamente, expedidas por la via reservada de Indias.

Sea lo que se fuere de la época fixa en que se reservaron á la Real Persona las dichas licencias antes del año de 1740, es indudable que en este se reduxo al Soberano la facultad de darlas, por las mismas providencias con que se extinguieron ó suspendieron las flotas y galeones; disponiéndose que todo el comercio de las Indias se hiciese por registros sueltos, cada uno de los quales debia obtener en particular el permiso del Rey.

Restablecidas las flotas en 1755, se observó la misma práctica de recurrir por licencia á la Corte cada uno de los buques que las componian, hasta el mes de Octubre de 1765, en que por el Real Decreto que ya hemos citado á otro fin, se abolió en quanto al comercio de las islas y provincias de que en él se trata, la necesidad de licencias, *dexando libertad á cada uno para navegar como y quando, y al puerto que le convenga, sin precision de acudir á la Corte por licencia, bastando dar parte al administrador de la aduana quando se presente el navio á la carga*, segun se explica en el párrafo primero de la instruccion de la misma fecha á que se refiere el decreto.

Pero en quanto á los demas puertos de las Indias no comprehendidos en aquel, subsistió todavía la obligacion de obtener licencia del Rey por la via reservada, hasta el reglamento de 12 de Octubre de 1778, en cuyo artículo septimo se previene que para despachar las naves mercantes en qualquiera de los puertos habilitados de la península, *solo deberán* los dueños ó capitanes de ellas presentarlas á la carga, participándolo desde luego á los Jueces de Indias (que nunca les pondrán embarazo) y manifestar á los administradores de aduana los parages de América á que quieran dirigirlas, para que se les forme su registro. Este reglamento, como antes insinuamos, comprehende á todas las provincias españo-

las

las de Indias, menos á la Nueva España, (tambien se exceptuó la de Caracas) para cuyo comercio se reservó en el artículo sexto formar el correspondiente reglamento, permitiendo desde el año de 779 que los registros anuales de azogues lleven á la Veracruz los frutos y manufacturas de estos reynos.

Posteriormente en Decreto de 28 de Febrero de 1789 se concedió igual libertad de comercio á las dos referidas provincias de Nueva España y Caracas, mandándose que por entonces, y hasta nueva providencia fuese libre para ellas el de los frutos y manufacturas nacionales; pero el de los géneros extrangeros se limitó á la tercera parte del valor total de cada cargamento; aunque despues se extendió á la mitad, y aun ha tenido diversas modificaciones respectivas á varias clases de efectos.

Esta misma práctica se observa al presente, y así no resta que decir sobre el punto de licencias; debiendo tratarse ahora en otro artículo, por una conseqüencia natural, del apresto y circunstancias indispensables en los navios para que hayan tenido efecto las licencias.

ARTÍCULO III.

De las visitas y aviamiento, ó apresto de las naos.

Estos dos requisitos en los registros despachados á Indias, tienen tan inmediata conexîon entre sí, que vienen á ser casi uno mismo, puesto que las visitas no tenian otro motivo, ni otro objeto que exâminar si se habia observado todo lo mandado para el apresto ó armamento del buque.

Muy desde los principios de este comercio se estableció en la Casa de Contratacion el oficio de visitador, pues en Cédula expedida en Zaragoza á 14 de Diciembre de 1518, refrendada del secretario Francisco de los Cobos, se manda que se *continuen* á Diego Rodriguez Cómitre, y á Bartolomé Diaz los salarios que gozaban

por visitadores de naos; y en otra Cédula fecha en Palencia á 11 de Agosto de 1522, refrendada del mismo secretario, se prohibió á los que exerciesen aquel oficio, igualmente que á los Jueces de la casa, tener navio propio ni parte en él, [1] y estos empleos estuvieron siempre muy condecorados, dándoles asiènto quando venian llamados al Tribunal, en los bancos colaterales que estaban encima de las gradas de los estrados, y quando asistian á los sermones, en un banco raso cubierto, como el prior, cónsules, y contadores de averías, segun se informó al Rey por la casa en el año de 1605, y se confirmó por Cédula de 22 de Febrero de 1606. En esta se manda que se les guarde dicha preeminencia, y que en las visitas firmen sucesiva é inmediatamente, conforme á la posesion en que se hallaban, despues del Juez Oficial, del General, y del Almirante.

Ya diximos, tratando de las licencias, que no debian darlas los Jueces Oficiales, sin ver ó visitar antes el navio que se hubiese de cargar, exâminando de qué porte era, de qué edad, y si estaba estanco y bien lastrado; y esta diligencia se executaba asistiendo el visitador ó visitadores, ó dándoles comision el tribunal en caso necesario, y aunque esto fué solo lo que se practicó á los principios y previno expresamente en la ya citada Cédula de 28 de Septiembre de 1534, se fueron añadiendo despues otras prevenciones relativas á visitas y aviamiento de naos, que irémos explicando por su órden.

En las ordenanzas de la casa fechas en Monzon á 15 de Agosto de 1552, se mandó fuesen tres las visitas que se habian de hacer á cada nao despachada para Indias; y en el cap. 153. de dichas ordenanzas [2] se dispuso que la primera visita la hiciesen los dos visitadores, si se hallasen ambos en Sevilla, ó el uno de ellos en ausencia

1 Norte, lib. 1. cap. 24. n. 2.
2 Lib. 4. pág. 151. colec.

cia del otro, los quales diesen por escrito al tribunal relacion de la calidad del buque, y de lo que faltaba, para que estando cumplido permitiesen los Jueces Oficiales empezar á cargarlo, sin que por la tal visita llevasen derechos algunos los jueces visitadores y escribano, pena del quatro tanto. En esta primera visita se reconocia tambien si el navio estaba capaz de hacer el viage de ida y vuelta, (por prohibirse los que iban al traves sin especial dispensacion) y se declaraba la fábrica del baxel; y si este se hallaba en S. Lúcar ó Cádiz baxaba solo un visitador, conforme á lo prevenido en acuerdo de 14 de Julio de 1621, turnando aquellos entre sí, exceptuado el caso de recusacion. Igualmente en la primera visita debian los visitadores mandar á los dueños y maestres que llevasen los aparejos, árboles, velas, vergas, y xarcia, anclas, cables, y demas cosas necesarias á las naos para su navegacion, tasándolas ó señalando el número y calidad de cada cosa; y exâminar despues en S. Lúcar si se habia cumplido todo con arreglo á la ordenanza 217 de la casa, de que se formó la ley 9. tít. 29. de la Recopilacion de Indias.

Por el cap. 156. de las dichas ordenanzas [1] se dispuso que la segunda visita se hiciese despues de cargado el navio en el rio de Sevilla, pidiéndola el dueño ó maestre antes que de allí parta la nao, ante los Jueces Oficiales de la casa, y que esta visita la executase el contador como hasta entonces se habia practicado, el qual averiguase si el navio tenia la gente, carga, artillería, municiones, y bastimentos conforme á las ordenanzas, mandando echar fuera lo que sobrase, y proveyendo que se cumpliera lo que faltara; pero es de advertir, por lo que toca á executar el contador de la casa esta visita, que esto se practicó mientras pudo hacerse en el puerto de las Muelas de Sevilla, porque los buques eran

1 Pág. 151. lib. 4. colec.

eran pequeños, y estando el rio mas navegable podian salir de allí con toda su carga; lo que se varió despues quando faltaron estas circunstancias.

En el cap. 187. se ordenó que los visitadores del Rey executasen la tercera visita al tiempo que las naos quisieren hacerse á la vela, exâminando con mucho cuidado y diligencia la carga que llevaban, y hallando que era demasiada y contra la forma prevenida, la mandasen sacar luego en su presencia, á costa del maestre, con tal que lo que así se sacase no fuera cosa de matalotage; [1] añadiendo que si despues de echado en tierra lo que así se alijase, se volviese al navio, ó se metiese en él otra qualquiera mercadería ó carga despues de la dicha visita, en qualquiera manera; por el mismo hecho se tomase todo por perdido, aplicado á la cámara y fisco, y la quarta parte al denunciador.

Este cuidado de las visitas se extendió tambien, á lo menos en parte, á las naos de armada; pues por Cédula expedida en Madrid á 10 de Octubre de 1569 [2] se dixo á los Jueces Oficiales de Sevilla, que se habia hecho relacion al Rey de que las naos Capitana y Almiranta de las flotas no llevaban registro, y que en ellas iban muchas mercaderias, así de las prohibidas, como de otras por registrar, de extrangeros y naturales *que socolor de ir por soldados, ó con otros oficios de la armada, llevan sus mercaderias ocultamente, y las venden* defraudando los derechos y los quintos reales, siguiéndose otros inconvenientes; por todo lo qual mandó S. M. á los Jueces Oficiales de Sevilla que visitasen é hiciesen visitar las naos Capitana y Almiranta *que van de armada en las flotas, segun y de la manera que visitaban las otras de mercancía*; proveyendo que no llevasen cosas prohibidas contra las órdenes dadas.

Con

1 La prevencion de comida que se lleva en el navio ó embarcacion.
2 Lib. 4. pág. 78. colec.

Con igual fecha de 10 de Octubre 1569 se mandó lo mismo á los Oficiales reales de Tierrafirme, y tambien á los de otros puertos de Indias, por Cédulas de 16 de Mayo de 1574, primero de Septiembre de 1580, y 4 de Junio de 1582, habiéndose ordenado antes por otra de 22 de Octubre de 1570 á los Generales y Almirantes no impidiesen estas visitas. Todas las dichas Cédulas se hallan á continuacion de la ya citada en las páginas 78 á 81, tom. 4. de la coleccion impresa.

Dexemos para mas adelante la variacion que han tenido las visitas en el presente siglo, y volvamos á tratar con mas especificacion del objeto de ellas; previniendo ahora de paso, que el oficio de los visitadores (que fué despues enagenado de la corona, y llegó al número de tres por los años de 1670) se exercia igualmente en el puerto de Cádiz, no obstante que se introduxo allí por los años de 1588 el que hubiese visitador separado, lo qual se prohibió por Cédula de 10 de Julio de 1610; y aunque se volvió á instar por el Juez de Cádiz, se le respondió en otra de 3 de Junio de 1613, que en habiendo menester visitador, le enviase á pedir al Presidente y Jueces de la casa. No contento aquel Juez, (que siempre procuraba huir la dependencia y subordinacion del tribunal) renovó la misma pretension en los años de 618 y 623, solicitando en este último que si el visitador de Sevilla no acudiese á tiempo, pudiese el Juez de Cádiz nombrar otro; pero el Consejo, por carta acordada de 25 de Abril de dicho año de 623 mandó que de ninguna manera nombrara, sino que precisamente esperase al visitador de la casa. Y aunque en 1633 se ventiló de nuevo este punto con mas fuerza, por haber quien beneficiase el oficio de visitador de naos en el Juzgado de Cádiz, no se hizo novedad.

Hemos visto que el objeto de la primera visita de las naos era exâminar *su porte, edad, estanqueza* (digamoslo así) *y lastre*; y en quanto á lo primero hallamos dis-

dispuesta en una Cédula de 28 de Septiembre de 1534 [1] la órden que se ha de guardar en visitar, cargar, y despachar los navios á Indias. En ella se dixo, que por quanto los que se traen á vender á Sevilla *son viejos, y tienen en sí mucho daño encubierto, á causa de que donde los ponen á monte; que es en S. Juan de Alfarache, no pueden descubrir la quilla, ni aun dos tablas encima de ella, y así no pueden aderezarse bien*, ni los visitadores *reconocer bien el daño para hacerlo remediar*, se ordenaba que todos los navios que no fuesen nuevos, ante todas cosas sean *barrados* en tierra, y puestos sobre picaderos para que se descubra toda la quilla, y vista la falta que tienen, *se aderecen, reclaven, breen, y calafateen* conforme al viage que van á seguir, y antes no se les dé licencia para cargar. Pero en otra Cédula de 14 de Agosto de 1535 se suspendió esta órden hasta que hubiese instrumentos y aparejos para *barrear*, mandando que entretanto se hiciesen las diligencias posibles para evitar los daños de la falta de aquel prolixo reconocimiento.

En la misma Cédula de 534 se dixo tambien que las naos que no tienen los *escabones arriba encima de la segunda cubierta, han de llevar libres los mangueros para que puedan echar el agua fuera*; y por la Cédula de 535 se suspendió esta ordenanza en quanto á las mangueras, y mandó que mientras no se proveyese otra cosa, se usase *como antes se hacia*. Lo mismo se previno en quanto á la otra ordenanza de la Cédula de 534 acerca *del amurrar* sobre la cubierta, y no sobre la puente; permitiendo que se siguiese en esto la práctica anterior. Igualmente se previno en la Cédula de 534 que no se prestasen cables, anclas, y otros aparejos, porque algunos los tomaban así para manifestarlos en la visita como propios, y los navios van realmente desapare-

ja-

1 Tomo 4. fol. 142. colec.

jados, contra las órdenes dadas de llevar velas, cables áncoras y botamen.

Por otra Cédula de 13 de Febrero de 1552 [1] que trata del mismo asunto, se dispuso que el porte de los navios *haya de ser de* 100 *toneles machos arriba*; entendiendose por toneles lo mismo que despues se llamó tonelada, y es el hueco que ocupan dos pipas de 27 arrobas y media cada una.

Esta ordenanza trata del porte de las naos desde 100 toneladas hasta 300, y dice que de él, y no de menos, han de ser *las que han de andar de ida y venida en el viage de las Indias;* y en quanto á aparejos de *árboles, velas, xarcias, vergas, anclas, cables*, y todas las otras cosas necesarias para la navegacion, lo remite al visitador *que de esto tenga cargo, que en la primera visita que hace á la nao*, lo mande executar, y llevar para su viage, *y se torne á visitar si lo ha cumplido, en la postrera visita que se hace en S. Lúcar.* Añade la ordenanza que las dichas naos, (del porte de 100 hasta 300 toneladas) no habiendo hecho viage para Indias, puedan *cargar, como esten estancas que no cojan agua, y si hubieren hecho viage para Indias, no puedan tomar carga sin primero dar carena que descubra quilla.*

Pero ya en 1557 se permitieron en esta navegacion naos de hasta 400 toneladas, pues por Real Cédula, fecha en Valladolid á 5 de Mayo del mismo año, [2] se mandó que no navegasen en la carrera de Indias *los navios que fuesen de 400 toneladas arriba*, dando el término de tres años para que durante él, pudiesen hacerlo los que hubiese entonces de mayor porte en propiedad de españoles; y que pasado el dicho término no se les diese visita.

Como despues se reconociese por experiencia ser necе-

1 Tom. 4. pág. 127. colec.
2 Tom. 4. pág. 152. colec.

cesario que los navios fuesen de mayor porte, se expidieron diferentes órdenes sobre esto; y en Cédula de 19 de Marzo de 1609 se mandó que no se admitiesen para flotas naos de 100 toneladas, ni que baxasen de 200; [1] cuya regla se observó en adelante, aunque siempre se ponia en los mandamientos de visita la cláusula de *si la nao pasa de 100 toneles machos arriba*; pero en las ordenanzas de fábrica de baxeles expedidas en 1618, se permitió viajar en la carrera á los navios que arqueasen 624 toneladas con corta diferencia. [2]

Es verdad que en 14 de Julio de 1620 ordenó el Consejo de Indias que en la flota que aquel año habia de salir para Tierrafirme, no se admitiesen navios que pasasen de 400 toneladas, y que el mismo número ó mayor se permitió por privilegio á las naos que saliesen de Cadiz, por Cédula de 8 de Septiembre de 1618 con la calidad de fianza de entrar de vuelta en S. Lúcar; pero ni una ni otra de estas resoluciones alteraron lo dispuesto en las citadas ordenanzas de fábricas, antes bien como casos exceptuados prueban la regla en contrario, confirmada con la decision de otra Cédula de 16 de Diciembre de 1628, en que se excluyen de la carrera de Indias las naos excedentes de 550 toneladas, que viene á ser casi lo mismo que las 624 determinadas en el año de 1618, por la rebaxa que se hacia en las marchantas conforme á las reglas de la ordenanza de arqueamientos de 9 de Octubre de 1613, segun explica D. Joseph de Veytia en el lib. 2. cap. 6. n. 13. de su Norte.

El segundo objeto de la primera visita de las naos, era exâminar el tiempo que cada una tenia; y por lo que toca á este punto, se hallan varias prevenciones en la ya citada Cédula de 5 de Mayo de 1557.

En

1 Norte lib. 1. cap. 24. n. 5.
2 Norte lib. 2. cap. 6. n. 12.

En ella se dice que por ser larga y trabajosa la navegacion de las Indias, se necesitan los mejores navios, y que es al contrario lo que se practíca; porque de ordinario los que se construyen en estos reynos, antes que se vayan á vender á Sevilla, navegan para levante, y otras partes, y que quando los dueños conocen que estan trabajados, y de poco provecho, los envian á vender á dicha ciudad, y allí los compran para la carrera de Indias; porque como en ellas dan *por la mayor parte con las naos al traves, no se les da nada que sean viejas*: y que otros compradores *sacan los tales navios de sus cimientos, edifican sobre ellos, y los hacen mayores por lo menos el tercio*; y debiéndoles de acrecentar las velas segun el crecimiento, no lo executan, *de lo qual procede venir á ser zorreros, y otros daños*, y que al tiempo *no lo sufren tan bien, ni pueden sustentar la artillería ni jugar de ella, porque prenden á la banda por las muchas obras que arriba tienen, y el poco cimiento debaxo.* Por estas consideraciones se manda en la misma Cédula que los visitadores, juntamente con el Capitan General de la flota, exâminen las fuerzas y reparos de cada buque, no permitiendo que se hagan en ellos *edificios algunos* mas de los que fueren necesarios, ni den visita á navio viejo, ni á ningun otro que haya navegado en Levante ó Poniente *de dos años arriba*, los quales se cuenten desde el *dia que se votó al agua el tal navio*, hasta que su dueño vaya á pedir visita.

Tambien se mandó por lo tocante al buque en Cédula de 9 de Marzo de 1574, que ninguna nao que fuere á Indias, sea visitada de primera visita, sin que tenga las *puentes hechas de quarteles*, y firmes, metidos debaxo de ella los bateles, y lleve dos timones.

Los otros dos particulares que se debian exâminar en la primera, esto es, hallarse estanco el baxel, y bien lastrado, no exîgieron especificas disposiciones, porque bastaban para exâminarlos la sencilla vista de los visita-

 do-

dores, unida á la pericia de los prácticos en quanto al agua que puede hacer por hora un navio sin notable riesgo, y al peso que debe llevar en su fondo, fuera de lo que se llama carga.

El objeto de la segunda visita, como ya hemos dicho, era averiguar si el navio tenia la gente, artillería, municiones, bastimentos y carga conforme á las ordenanzas, mandando alijar lo que sobrara, y embarcar lo que hubiera de menos.

En quanto á lo primero, se halla dispuesto por la Cédula de 5 de Mayo de 1557, que los visitadores no consientan que pase á las Indias marinero que no sea exâminado por ellos para este oficio, ó haya servido tres años de grumete (á los quales exâminen tambien como á los lombarderos y pages) ni permitan que vayan los de estas tres clases en la de pasageros, ni al contrario; ni tampoco que en alguna de ellas pasen personas prohibidas, señalando al mismo tiempo el número de gente de tripulacion que han de llevar los baxeles; y ya antes por Cédula de 13 de Febrero de 1552 [1] estaba reglado para los buques de 100 hasta 170 toneles (que para este fin se habian declarado deberse entender de 150) el número de un maestre, un piloto, 18 marineros, 2 lombarderos, 8 grumetes, y 2 pages: la nao de 200 toneles (que se entendia para este efecto de 170 hasta 220) debia llevar un maestre, un piloto, 28 marineros, 4 lombarderos, 12 grumetes, y 4 pages: las de 250 toneles (que se entendia de 220 hasta 270, y aun desde este número hasta 320) un capitan, un maestre, un piloto, 35 marineros, 6 lombarderos, y 5 pages. Y anteriormente por la Cédula de 28 de Septiembre de 1534 números 15 y 16, se habia prevenido que los pilotos y maestres fuesen naturales de estos reynos, y exâminados por el piloto mayor de ellos, sin llevar derechos algunos,

1 Tom. 4. pág. 127. colec.

nos, sopena de devolverlos con el quatro tanto. Por lo que toca á los aparejos *de árboles y vergas*, *velas*, *xarcias*, *anclas*, *cables*, *y las demas cosas necesarias* para la navegacion, se remitió en la Cédula de 552 al visitador encargado, el qual en la primera visita debia prevenirlo, y exâminar en la última (*en S. Lúcar*) si se habia executado.

En la ley 30. del tít. 30. lib. 9. de la Recopilacion de Indias (que se formó de Cédulas de 14 de Agosto de 1535, 22 de Enero de 1562, y 2 de Noviembre de 1573) se dice *que estuvo ordenado que para guarnecer y armar los navios de la carrera de Indias, se guardase lo dispuesto por las ordenanzas de la Casa, en que se daba forma regular de la gente, armas, municiones y artillería que cada uno debia llevar*; y por lo que toca á la gente se repitió en esta ley lo mismo que en la Cédula de 13 de Febrero de 1552, previniéndose que en las naos de 400, 450, 500, 550, y 600 toneles, se aumentase la gente al respecto de como se guarnecian y armaban las de 320 toneles abaxo. En esta misma ley se advirtió tambien que como por el tiempo de su promulgacion (año de 1680) se habia innovado en el número de la gente de mar y guerra, segun la milicia marítima que se usaba entonces, solo se debia observar de lo que estaba dispuesto y mandado sobre este punto, lo que pareciese convenir á las circunstancias del tiempo, tomando regla é indicacion por las antiguas, y cuidando los visitadores, igualmente que los Generales y Cabos de las armadas y flotas, de que no hubiese falta en este ramo.

En quanto al armamento militar, se ordenó muy desde los principios por el cap. 12. de la citada Cédula de 28 de Septiembre de 1534, que los maestres llevasen *toda la artillería*, *pelotas*, *pólvora*, *lanzas*, *dardos*, *escopetas*, *y todas las armas*, *y municiones que fuesen menester*, *segun el tamaño del navio*, y segun concep-

ceptuasen necesario los Jueces Oficiales al tiempo de dar la licencia, declarándolo en ella, y exâminando despues los visitadores si van las armas señaladas.

En la otra Cédula tambien citada de 13 de Febrero de 1552, se especificó mas este punto, señalando por las tres clases de buques que ya diximos, el armamento correspondiente á cada uno de esta forma: á los baxeles de 100 hasta 170 toneladas, un sacre [1] de bronce de 20 quintales, con 30 pelotas, 6 piezas de hierro gruesas, con 20 pelotas de hierro y piedra, *bien encavalgadas de cepos, batidores, exes y ruedas*, y ademas sus picaderas para hacer piedras: 12 versos de hierro [2] ó de metal, *con cada dos servidores*, y 30 pelotas para cada uno: un falconete [3] de bronce con 50 pelotas: 2 quintales de pólvora para el sacre, y uno para el falconete: 6 quintales para el hierro: 12 arcabuces con todos sus aparejos, y una arroba de pólvora para ellos: 12 ballestas, cada una con 3 docenas de xaras [4], 2 cuerdas, y 2 *avancuerdas*: 2 docenas de picas largas: 12 docenas de medias picas ó lanzas: 15 docenas de gorguces ó dardos: una docena de rodelas: otra de petos; y 20 morriones. A las naos de 200 toneles se les señalaron una media culebrina [5] de 30 quintales de bronce: un sa-

1 Arma de fuego que es el quarto de culebrina, y tira la bala de 4 á 6 libras.

2 Especie de culebrina de muy poco calibre, que ya no se usa en buenas fundiciones.

3 Especie de culebrina que arroja bala de dos libras y media, y se llama tambien octavo de culebrina.

4 La saeta ó palo arrojadizo tostado, con su punta muy delgada y sutil.

5 Pieza de artillería, larga, y de poco calibre, de que usaban antiguamente para arrojar las balas muy lejos. Las habia de quatro especies que se distinguian por el calibre; es á saber, culebrina, media culebrina, quarto de culebrina ó sacre, y octavo de culebrina ó falconete. Todas estas especies quando tenian de largo 30 ó 32 diámetros de su boca, se llamaban *legítimas*, y si tenian menos, *bastardas*.

sacre de 14 quintales, tambien de bronce: un falconete de hasta 12 quintales del mismo metal: 8 lombardas de hierro (que las 3 tiren hierro) cada una con 2 servidores: 30 pelotas para la media culebrina, otras tantas para el sacre, 50 para el falconete, y 20 de hierro y piedra para cada pieza de este metal: 18 versos de hierro ó metal, cada uno con 30 pelotas, y 2 servidores: 6 quintales de pólvora para la media culebrina, el sacre y el falconete, y 8 quintales para los tiros de hierro: 20 arcabuces con todos sus aparejos, plomo para pelotas, y 2 arrobas de pólvora: 20 ballestas con 3 docenas de xaras, 2 cuerdas, y 2 avancuerdas para cada una: 3 docenas de picas largas, 15 de medias picas ó lanzas, y 20 de dardos ó gorguces: 18 rodelas: 18 petos; y 25 morriones. Á las naos de 250 toneladas hasta 320, media culebrina ó cañon, aquella de 30 á 32 quintales, y este de 40 á 42, aunque sean de 6 ú 8 quintales menos: 2 sacres, uno de 20 quintales, y otro de 14 ó 15, y 30 pelotas para cada una de estas piezas: un falconete de 12 quintales, 10 lombardas gruesas y pasamuros, de las quales las 4 tiren hierro: 50 pelotas para el falconete de hierro y de piedra, y 20 para cada tiro: 24 versos con sus cañas, aderezos necesarios, 2 servidores, y 30 pelotas cada uno: 8 quintales de pólvora para la media culebrina ó cañon, los 2 sacres, y el falconete, y 10 quintales para los tiros de hierro: 30 arcabuces con sus aparejos, plomo para pelotas, y 3 arrobas de pólvora: 30 ballestas con 3 docenas de xaras, 2 cuerdas, y 2 avancuerdas para cada una: 4 docenas de picas largas, 20 de medias picas ó lanzas, 30 de dardos ó gorguces, y 2 de rodelas: 24 petos, y 30 morriones.

Todas las naos debian llevar su xareta de proa á popa, con su pavesada y saeteras para el juego de versería, arcabucería y ballestería, asimismo sus *taxarelingas* en las vergas, y un arpeo en el avampies con su cadena; y toda la artillería, municiones, y otras cosas de guerra, de-

debia ir *bien cavalgada de sus cepos*, *batidores*, *exes*, *ruedas y cañas*, teniendo ademas en las *portanclas sus puertas con sus goznes y argollas*; *para levantallas*, *y para las hacer fuertes de dentro ; y para la artillería de bronce sus cucharas*, *cargadores y limpiadores*; y para la balería de plomo y piedra, moldes y picaderas, siendo los de la versería dados de hierro.

La dicha artillería debia ir puesta y repartida en los lugares que el visitador señalase en la primera visita; y las otras municiones en un apartado donde estuviesen *á recaudo*, y prontas para servirse de ellas. Para la pólvora debia llevar la nao sitio particular á proa, debaxo de cubierta, *y hecho á manera de cámara, donde fuese á recaudo y sin peligro.*

En la ya citada ley 30. tit. 30. lib. 9. de la Recop. de Indias, se repitieron á la letra estas mismas prevenciones de armamento militar; pero se ordenó que en adelante solo sirviesen de noticia é indicacion para disponer lo que conviniese, segun las innovaciones que se habian hecho, y practicaban en la milicia marítima, no solo en el género de armas, municiones y artillería, sino aun en los nombres y términos de estos mismos pertrechos.

Por lo que toca á bastimentos, ya se previno en la Cédula de 28 de Septiembre de 1534 que los maestres llevasen víveres y aguada *bastantes para el mantenimiento de marineros, pasageros, bestias y ganado, (si alguno llevaren) con la leña necesaria para la provision de la nao;* regulando á cada persona por cada dia libra y media de pan, tres quartillos de agua, (dos para beber y uno para guisar) y dos quartillos de vino, *que es*, dice la Cédula, *la racion ordinaria.*

Este cuidado de que los navios llevasen los víveres suficientes, continuó en las visitas por muchos años, aunque es verósimil que la cantidad de cada cosa se proporcionase en los tiempos sucesivos á las circunstancias de

de ellos, conforme á la práctica que hubiese de esta clase de provisiones. La ley 19. tít. 35. lib. 9. de la Recop. de Indias (formada de la dicha Cédula de 28 de Septiembre de 1534, y de la ordenanza 17 de la Casa) nos asegura de que en 1680 subsistia esta prevencion, pues manda que los visitadores vean si los maestres llevan mantenimientos bastantes para los marineros, y pasageros de naos marchantas, y lo necesario de agua y leña, y que si faltare, lo hagan proveer; pero no señala número ni cantidades de estos géneros.

En adelante, segun afirma D. Joseph de Veytia, [1] se reduxo aquel cuidado por práctica al juramento del maestre y contramaestre, porque la prisa y forma con que por lo comun se hacen tales visitas, continúa el mismo autor, no permiten que se haga el reconocimiento físico conveniente; y pudiera añadir que es muy dificil, por no decir otra cosa, exâminar en la visita menudamente el número, cantidad y calidad de los diversos géneros de víveres, hallándose estos unos envasados, y todos arrumados en sus respectivos lugares, con la economía que exîge el aprovechamiento del buque. Por estas consideraciones sin duda, y teniendo presente que los dichos de los marineros, exâminados en particular, no podian servir á averiguar la verdad, sino tal vez á confundirla con atraso del servicio y del comercio, se introduxo despues la práctica de que se presentase lista firmada y jurada por el capitan, contramaestre, y mayordomo de la nao, con distincion de clases, número, y peso de los víveres que habia en ella, la qual contestada en la visita, quedaba original como declaracion formal de los oficiales principales de cargo, de que eran responsables en todo tiempo. Y esta práctica se observó en el presente siglo, hasta que se fueron extinguiendo las visitas á conseqüencia de los reglamentos de 1765,

K y

1 Lib. 1. cap. 24. del Norte.

y 78, en los términos, y con las formalidades que antes se hacian.

Resta hablar de la carga, otro objeto de las visitas en quanto corresponde á este artículo; esto es, por lo que toca á su peso, volumen y sitio donde debia colocarse en el buque, sin perjudicar al servicio náutico, militar, y económico del mismo, y ya se entiende que tratamos de la carga de comercio ó pasage, considerándola como distinta y separada de la que lleva todo baxel en su lastre, armamento, repuestos, víveres, aguada y equipages de la gente de su dotacion.

Por la citada Cédula de 28 de Septiembre de 1534 se previno que los maestres solamente *tomen carga la que cupiere debaxo de cubierta, de tal manera que los navios no vayan sobrecargados, antes queden las dichas cubiertas regentes, y libres y desembarazadas, para que en todo tiempo los dichos marineros puedan laborar libremente, ansi con tiempo de fortuna, como de bonanza; y que no puedan llevar sobre las dichas cubiertas, salvo agua, y bastimentos y caxas de pasageros, y las armas que el dicho navio llevare.* Previnose tambien *que las naos que tienen puentes* (*puestas* dice la Cédula al parecer en lugar de *puentes*) *puedan cargar debaxo del alcazar todo lo que quisieren, por manera que la barca quede libre para la poder sacar::: y que debaxo del alcazar quede libre en cada banda de la morada* (*murada* parece quiere decir) *donde vaya una lombarda gruesa, y se pueda regir para tirar de abaxo de la tolda, que es la puente desde el mástil mayor hasta la avita*; (será lo que hoy se llama *vitas*, y es el parage donde se abozan los cables) añadiendo *que si la nao tiene los escavones* (tal vez *escovenes*), *y el avita sobre la puente, pueda cargar debaxo de esta lo que quisiere, con tal que de la banda do va la barca, y en ella, no carguen cosas de caxas, ni pesadas, salvo manuadas*, (quizá *manuales*) *marras*, (quizá *amarras*) ó *co-*

cosas ligeras que brevemente puedan sacar quando fuere necesario sacar la barca; y que sobre la talda (ó tolda) *de arriba, que es la segunda cubierta, no lleven cosa alguna, y que amuren sobre la cubierta, y no sobre la puente, porque vayan las velas incorporadas en el cuerpo de la nao que las pueda sufrir.*

Tambien se ordenó *que las naos que no tienen los escavones arriba encima de la segunda cubierta, esta tal* (asi dice) *porque navega por baxo de la puente para amarrar á la nao, y regir la vela, ha de llevar libres los mangueros para que puedan echar el agua fuera; pero que debaxo de la segunda cubierta puedan llevar una andana de votos* (quizá se entenderá *botas*) *de la otra banda, y no de la que va la barca;* previniéndose que por haberse sabido que por ir la talda (ó tolda) de los navios *donde se gobiernan, empacada*, no podian los marineros *mandarse bien*, y corrian mucha tormenta; de allí adelante *no se pueda cargar, ni cargue cosa de mercadería de fardeles, ni serones, ni otra cosa, salvo las cargas de los marineros, debaxo de la chimenea, adonde gobierna y va la artillería.*

Finalmente se mandó en la misma Cédula *que sobre la mesa de guarnicion no se carguen botas de vino, ni de agua, ni de pez, ni de otra cosa pesada, salvo leña, paja, ó cosas semejantes, livianas, ó tinajuelas pequeñas de agua, y que en los castillos de avant no se cargue cosa alguna de mercaderias ni de peso*, quedando libres y desembarazados, como tambien las avitas para *tomar las arras* (quizá amarras) *quando fuere menester.*

En la tercera visita se debia exâminar con mucho cuidado si la nao iba habilitada en su buque, armamento, víveres y carga conforme á lo que estaba ordenado, y se le habia advertido en las dos anteriores visitas, executándose esta última al tiempo de querer partirse el navio; y por lo que corresponde á la demasía ó mala

colocacion á bordo del cargamento, debia observarse por los visitadores lo que ya advertimos explicando el capítulo 187 de las ordenanzas de la Casa de 1552, y estaba mandado antes en la referida Cédula de 1534.

En otras posteriores del mismo siglo (que es inutil puntualizar, y pueden verse en el tom. 4. de la Coleccion de 1596) se repitieron por incidencia las mismas prevenciones, especialmente por lo que toca á demasia de carga, y al modo de colocarla en los baxeles, como tambien á que estos fuesen bien armados, marineros, y libres para la defensa, sobre cuyo punto es digna de leerse la Cédula de 5 de Mayo de 1557 [1] que ya hemos citado, bastando por ahora añadir que en otra de 8 de Noviembre de 1590 [2] dirigida al presidente y jueces de la Casa de Contratacion, se les ordenó dispusieran que se guardasen inviolablemente las ordenanzas de visitas, haciendose estas con todo rigor, *y que no se visitase de tercera ni se le diese registro á ninguna nao, faltandole qualquier género de cosa de las que en la primera y segunda visita se les hubiere mandado hacer, aunque se haya de quedar, y no hacer el viage.*

En quanto á preferir ó posponer qual especie de carga se habia de sacar de la nao en caso de demasia, se previno en la ordenanza 188 de la Casa [3] que quando el mercader fletare el navio en Sevilla, y allí mismo se fletaren algunos pasageros, si al visitar el navio en S. Lúcar fuese necesario echar fuera mercaderías de unos ú otros, quede á bordo la hacienda de los pasageros, y se saque la de los mercaderes; pero si aquellos se fletaren en S. Lúcar, se prefiera la hacienda de estos que se hubieren fletado en Sevilla para quedar en el navio.

1 Tom. 4. pág. 152. colec.
2 Tom. 4. pág. 154. colec.
3 Tom. 4. pág. 155. colec.

vio. Lo mismo se habia ordenado antes por la ya citada Cédula de 14 de Agosto de 1535.

Tambien se mandó por el capítulo 192 de las dichas ordenanzas [1] que la ropa y mercaderías que los visitadores hicieren sacar de las naos por carga demasiada, se entregue luego á sus dueños en S. Lucar, si se hallaren allí, y no estando, se lleven á la Casa de Contratacion á costa de ellos, para entregarsela sin dilacion en Sevilla, con tal que no deban darse por perdidas por haberse cargado contra lo dispuesto.

Ya hemos insinuado que despues que las naos fueron de mayor porte, y el rio de Sevilla menos navegable, fue consiguiente que la segunda y tercera visita se hiciese en el puerto de S. Lúcar; y por Cédula de 24 de Abril de 1553 se mandó que ambos visitadores fuesen á hacerlas á aquella villa, y que no se executase alguna visita por uno solo. Tambien estuvo mandado por varias resoluciones que uno de los Jueces Oficiales asistiese por turno con aquellos á la tercera visita, aun quando establecidas las flotas se ordenó que concurriese tambien el general de ellas, sin perjuicio de la que este debia hacer en la barra de S. Lúcar con los dichos visitadores, yendo las naos á buen viage, segun se explica en otra Cédula de 19 de Enero de 1565. [2]

Tambien se habia prevenido en Cédulas de 14 de Julio de 1536 dirigidas al Duque de Medina Sidonia, y á las justicias de la villa de S. Lúcar, [3] que este no consintiese, ni aquellas se entrometiesen en visitar las naos que iban á Indias, ni entrasen á bordo, tanto á la ida como á la vuelta, ni conociesen de los casos tocantes á ellas, á menos que no tuvieran comision de los Jueces Oficiales de Sevilla, por ser todo esto contra las ordenanzas.

En

1 Tom. 4. pág. 156. colec.
2 Tom. 4. pág. 157. colec.
3 Tom. 4. pág. 159. colec.

En la 155 de la casa estuvo tambien prevenido que los visitadores [1] declaren antes de empezar á cargar la nao, las toneladas y pasageros que puede llevar, precediendo certificacion del arqueador, de las que tenia el buque, y quedando al juicio de los visitadores las de que podia usar para la carga en los lugares permitidos; pero despues en conseqüencia de la Cédula de 19 de Octubre de 1613 que prescribió la forma de las medidas y arqueamientos, se dió regla fixa á este punto, disponiendo que baxado el 20 por 100 de las toneladas que el navio tenia para de guerra, (ó la quinta parte que es lo mismo) la restante cantidad de ellas se considerase util para cargar de marchante; aunque por otra Cédula de 16 de Junio de 1618, reflexîonando que puede haber motivos que obliguen á no permitir que se llene todo el buque deducido aritmeticamente util para carga, se ordenó que los dichos visitadores proporcionen lo que de esta pueda llevar cada nao, quedando hábil para salir y entrar con seguridad por las barras de S. Lúcar y S. Juan de Ulúa; añadiendo la dicha Cédula *que para evitar engaños se pongan dos señales ó argollas de fierro, una á babor, y otra á estribor enmedio de la nao donde tiene la manga, las quales sirvan de límite para que hasta allí, y no mas se cargue el navio quedando el fierro ó señal sobre el agua*, y apuntándose en un libro la parte donde se fixaren las señales en quantos codos de agua las pusieron, y los que hay de allí á la puente; todo baxo la pena de perder la mitad del valor del navio, aplicada á juez y denunciador. Y es de notar aquí que el arqueo de los buques fue del cargo de los visitadores, hasta que se creó (por los años de 1613 ó poco antes) el oficio de arqueador, desde cuyo tiempo tocó á este aquella diligencia, y quedó solo á aquellos la de reconocer la fábrica, fortaleza, obras y peltrechos que ne-

ce-

1 Norte lib. 10. cap. 24. n. 19.

cesitaban los navios. Asi se executorió en 8 de Octubre de 1661 en pleyto, que en el de 1654 siguió el capitan Francisco de Ruesta, arqueador, con los visitadores; [1] y aun despues se separó del cuidado de estos el reconocimiento de la fábrica, fortaleza y obras de los navios, quando se creó el oficio de capitan de maestranza, al tiempo del restablecimiento de nuestra marina en 1717. Y tambien es de advertir en este lugar, que creado el oficio de arqueador, se mejoraron las reglas del arqueo de los navios por Cédulas de 19 de Octubre de 1613, y 30 de Junio de 1614, (de las quales se formó la ley 25. tít. 28. de la Recopilacion de Indias) fixando las medidas de eslora, manga, puntal, quilla y plan, y demostrando los métodos con que debia hacerse la cuenta exâcta de las toneladas que tenia cada buque, segun puede verse en la citada ley, que es muy curiosa.

El oficio de los visitadores acababa con la salida de las naos, y no lo exercitaban en ellas á la vuelta de Indias, bien que como siempre fueron empleos de carácter, y estaban en ellos personas de inteligencia y calidad, se les comisionaba muchas veces para ayudar al juez oficial que iba á recibir una flota, y no podia ser acompañado de otros de su clase por falta de ministros en el tribunal. Así se ordenó por un acuerdo de este de 4 de Noviembre de 1579, disponiendo que Arias Maldonado, y Juan de Palomares, visitadores, acompañasen al juez tesorero D. Francisco Tello, que baxaba á S. Lúcar á recibir la armada y flota de Tierrafirme, yendo aquellos sugetos á las órdenes de este.

El mismo método de visitas, y aprestos de las naos se observaba constantemente por los años de 1672, y aun de 1680, en que se promulgaron las leyes, sin otra diferencia que la que ya diximos, prevenida en la ley 30. del

1 Norte lib. 1. cap. 24. n. 18.

del tít. 30. lib. 9. de la Recopilacion de Indias, esto es de dexar indeterminado el número de gente de mar y guerra, y el de las armas y municiones que debia fixarse en cada caso y buque, conforme á las circunstancias del tiempo, y á la variacion que habia tenido la milicia marítima; pero en el orden de las visitas nada se innovó substancialmente, siguiendo distribuidas como explica el referido D. Joseph de Veytia *en el lib. 1. cap. 24. num. 9.* de su Norte; aunque en quanto á las prevenciones que debian llevar las naos, se añadieron algunas particularidades despues de establecidas las flotas, como diremos con alguna mas individualidad quando tratemos de ellas en el artículo siguiente.

En los 20 últimos años del siglo XVII, y en los 20 primeros del presente, no debió tampoco de hacerse novedad substancial sobre el punto de visitas, aunque quedaron suprimidos los oficios de visitadores, como los jueces oficiales en calidad de tales, por la nueva planta que se dió al tribunal de la Casa en su translacion á Cádiz el año de 1717. En el cap. 1. de la Cédula, ó proyecto de 5 de Abril de 720, se previene que habrán de ir en cada flota los navios mercantes que al tiempo prefinido de la salida de ella se hallaren *bien carenados, pertrechados y bastimentados, y con la demas carga que hubieren de llevar á su bordo, habiendo precedido los reconocimientos de su buena calidad y estado, y visitas acostumbradas para afianzar que salgan á navegar como deben, y correspondiere al viage que van á executar.*

Despues de aquella fecha se hubo de continuar la misma práctica, aun extinguidas ó suspendidas las flotas en el año de 740, pues D. Joseph Gutierrez de Rubalcava en el cap. 18. de su *Tratado Histórico-Político-Legal del comercio de las Indias occidentales*, impreso en 1750, explica el mismo método de diligencias para la habilitacion de qualquiera registro despachado á América, bien que el señalamiento y revista de las tripulacio-

nes

nes se hicieron por el ministerio de Marina, despues de establecida la matrícula en el año de 737; y el reconocimiento de la artillería y municiones por un oficial de las brigadas de marina, igualmente que el arqueo de las naos por el capitan de maestranza de la real armada: estos dos últimos como comisionados, y baxo las órdenes del Presidente de la casa, á quien por el decreto de 8 de Mayo de 717 se encargó privativamente todo el gobierno económico de los navios de la carrera.

En el otro decreto ya tambien citado de 16 de Octubre de 1765 sobre el comercio libre de las islas de Barlovento, hubo ya variacion por lo que toca á visitas, pues en él, y en el párrafo primero de la instruccion de la misma fecha, se concede á los buques que hagan este comercio, libertad de los derechos *de las visitas y reconocimientos de carenas, habilitaciones y licencias, y demas gastos que les originaban las formalidades que estaban en uso, dexando libertad á cada uno para navegar como y quando, y al puerto que le convenga.*

Pero en quanto á los demas puertos de las Indias no comprehendidos en el referido decreto, subsistieron las reglas de reconocimientos y visitas observadas antes del año de 1765; y despues del reglamento del libre comercio para todas las Indias, inclusas las islas de Barlovento, se renovó substancialmente este antiguo cuidado, variándolo solo en el método; pues por su artículo 12 se manda que los Jueces de arribada de los puertos habilitados en España, exâminen al tiempo de despachar las embarcaciones si *estan marineras y en disposicion de navegar sin riesgo, no permitiendo jamas que vayan sobrecargadas: si llevan el velamen, xarcias, y demas repuestos correspondientes á la distancia y comun duracion de los viages: y si tienen los víveres y aguada que pueden necesitarse segun el número del equipage y pasageros.* Se previene ademas en el mismo artí-

tículo que los dichos Jueces vean si los tales buques por su porte, y por las personas que fueren en ellos, deben llevar capellan y cirujano *para la asistencia y consuelo de todos, precisando á los capitanes á que cumplan con estas obligaciones antes de entregarles las patentes, y de permitirles que se hagan á la vela.* Ya antes del año de 765 estaba arreglado por real órden de 1755 los buques que debian ó no llevar capellan.

Referido pues quanto hemos averiguado sobre visitas y aviamiento de las naos despachadas á Indias, se sigue hablar del método de su navegacion, no en lo que mira á la parte náutica (que no pertenece á nuestra obra) sino á la mercantil, su defensa y resguardo. Así tratarémos en el siguiente artículo de las flotas, galeones, ó convoyes de esta carrera, y por incidencia de algunas prevenciones que se añadieron sucesivamente para la policía interior de los baxeles, y comodidad ó seguridad de los navegantes.

ARTÍCULO IV.

De las flotas y galeones, ó convoyes de las naos de la carrera de Indias.

Habilitado cada baxel con los reconocimientos y visitas de su buen estado para navegar, y de tener la gente, armas, municiones, y carga que convenia, restaba unicamente hacerse á la vela, solo ó acompañado, para empezar su viage.

En los principios del comercio de Indias qualquiera navio aprestado conforme á las ordenanzas, tuvo libertad de emprender su navegacion solo, y en el tiempo que conviniese á su dueño; y aun despues de que el temor de los corsarios obligó á no salir sino en conserva de otros buques, quedó en arbitrio de los comerciantes-

ciantes executarlo quando les pareciese, siempre que se juntasen siete buques para ir en conserva unos de otros.

Ignoramos por quanto tiempo duró esta libertad; pues aunque D. Joseph de Veytia [1] la extiende hasta despues del año de 1554, y afirma que en Cédulas de 20 de Julio, y 2 de Agosto del mismo, se mandó que siempre que hubiere ocho ó diez navios listos, conforme á ordenanzas, se les diese licencia para ir á las Indias, y aun en otra Cédula de 11 de Agosto de dicho año se contraxo este permiso al número de seis baxeles, sin embargo hallamos que en la ordenanza ya citada de la casa de 13 de Febrero de 1552 sobre el armamento de las naos de la carrera, [2] se previene por su penúltimo párrafo, *que las naos que navegaren á Indias vayan en flota*, por la órden que está dada, ó adelante dieren los del nuestro Consejo de las Indias, segun la diversidad de los tiempos. Esta disposicion supone necesariamente que mucho antes del año de 1554 habia reglamentos particulares expedidos por el Consejo para que los navios de la carrera navegasen en conserva, que es á lo que se llama flota, entendiéndola en el concepto de mercante, y no en el de muchos baxeles juntos para pelear, como se explica en la ley 24. tít. 9. de la partida 2.

Es verdad que la referida ordenanza de 1552 pudiera entenderse en el mismo sentido que las Cédulas de Julio y Agosto de 1554, esto es, que en aquella se llame flota la concurrencia casual de un número determinado de buques mercantes, que salgan unidos y naveguen juntos á arbitrio de los capitanes de cada uno, y sin subordinacion de todos á uno, ni formar cuerpo de armada ó esquadra; pero tambien es cierto que esta interpretacion no es la mas genuina, ni la mas propia, ya se atien-

1 Lib. 2. cap. 6. n. 2. de su Norte.
2 Pág. 27. tom. 4. colec.

da al significado natural de las palabras de la ordenanza, ó ya á la órden del Consejo que suponen; y por otra parte esta misma órden indica que antes del año de 1554 cuidaba el gobierno de no permitir que saliese suelto registro alguno para Indias, lo que tambien se infiere de las citadas Cédulas del mismo año, que como por via de dispensa permitieron la salida de los registros para Indias, solo y en el caso de haber ocho ó diez navios, ó á lo menos seis cargados y artillados con arreglo á ordenanzas. En otra Cédula de 20 de Abril de 1649 [1] que da reglas para la salida de las de Tierrafirme, se hallan estas expresiones: *que reconocidas las Cédulas expedidas en esta razon desde el año de* 1541; de donde se infiere que ya en este año habia flotas regladas.

Confirma tambien la antigüedad del establecimiento de ellas la Cédula de 5 de Junio de 1555 [2] dirigida al Juez Oficial factor Francisco Duarte, encargándole la brevedad del despacho y visita de la flota y armada, *que agora*, dice la Cédula, *ha de ir á las Indias*, y cuyas naos, ó algunas de ellas estaban ya cargadas y prestas; no solo porque este principio da á entender el uso ó costumbre que ya habia de despacharse flotas, sino tambien porque en el final de la misma Cédula, encargando muy particularmente la provision de agua en los baxeles, se cita por exemplar de los perjuicios que causa la falta de ella, la *flota de que fué capitan Cosme Rodriguez Farfan*, aunque no el tiempo en que salió esta. Finalmente, la Cédula ordenanza de 17 de Enero de 1591, [3] mandada observar como ley promulgada en cortes, parece no debe dexar duda alguna de que las flotas empezaron con la navegacion á las Indias; pues en su exôrdio, dice la Cédu- la

1 Coleccion del señor Ayala, palabra flotas.
2 Tom. 3. pág. 137. colec.
3 En la coleccion n. 1. del señor Ayala, palabra flotas.

la, *que habiendo sido siempre el intento, desde el descubrimiento de las Indias é introduccion del comercio con ellas, el que fuesen juntos en conserva de la flota todos los navios de trato y mercancía, y ampararlos con General, Almirante, y naos de armada que los llevasen y traxesen con entera seguridad*: y sigue disponiendo varias prevenciones para estos convoyes.

Pero sea lo que fuere del año fixo en que empezó este método de hacerse el comercio por flotas anteriormente al año de 1552 ó 54, lo que no tiene duda es, que por Cédula de 16 de Julio de 1561 [1] se *mandó que no saliese de Cádiz ni S. Lúcar nao alguna sino en flota, pena de perdimiento de ella y quanto llevase, y que cada año fuesen dos flotas con naos para Tierrafirme y Nueva España, la una por Enero, y la otra por Agosto, con Capitan y Almirante, y que sobre la Dominica se apartasen las que fuesen para Nueva España, yendo el General con las de una provincia, y el Almirante con las de otra.*

De paso debemos advertir la equivocacion que padecieron en este punto D. Joseph de Veytia [2] y D. Joseph Rubalcava en el número setenta de su citada obrita, señalando ambos por origen de la órden de dos flotas cada año, la Cédula de 18 de Octubre de 1574, [3] siendo indudable que lo fué la Cédula de 16 de Julio de 561, y que la otra solo varió los dias de la salida de cada una de las flotas; por cuya razon se formó de ambas Cédulas, citándolas al margen, la ley 1. del tít. 3. lib. 9. Recopilacion de Indias. De Rubalcava no extraño se equivoque en este punto de cronología, pero sí mucho de D. Joseph Veytia, cuya exâctitud es admirable, y que refiriendo en el n. 2. cap. 6. del mismo lib.

2.

1 Norte, lib. 2. cap. 6. n. 1.
2 Lib. 2. cap. 4. n. 6. de su Norte.
3 Pág. 130. tom. 4. colec.

2. á la letra las palabras de la Cédula de 561, que copiamos arriba, no enmendase la equivocion del cap. 4.

En efecto la referida Cédula ó provision de 18 de Octubre de 574, suponiendo anterior *algunos años* la órden de despachar en cada uno dos flotas, dispuso *á instancias de los maestres y pilotos de la carrera*, que la de Nueva España saliese por el mes de Abril, y la de Tierrafirme por el mes de Agosto; porque *en el dicho tiempo* (dice) *irán y vendrán con seguridad, y no se seguirán las pérdidas y daños que hasta aquí se han seguido, así al salir de acá, como á la estada y vuelta de allá.*

Establecidas formalmente las flotas desde 1561 ó antes, se fueron expidiendo las ordenanzas de su gobierno militar y económico en los tiempos sucesivos, y formando las correspondientes instrucciones para los xefes que habian de mandarlas. Seria muy largo é inoportuno hacer mencion en esta obra de todas las resoluciones expedidas sobre los honores, facultades, y jurisdiccion de los generales y almirantes de flotas, que se hallan menudamente explicadas en el tít. 15. lib. 9. de la Recopilacion de leyes de Indias, y en el cap. 1. lib. 2. del Norte. Bastará decir que la jurisdiccion del general sobre los navios mercantes no empezaba hasta la hora de hacerse á la vela, y cesaba en la de dar fondo en S. Lúcar ó Cádiz, á la vuelta de viage; porque antes y despues era absoluta y privativa la jurisdiccion á los Jueces Oficiales de la casa.

Por lo que toca á instrucciones, hallamos dos muy prolixas [1] de 21 de Enero de 1572, y 8 de Abril de 1573, mucho mas difusa la segunda que la primera; pues esta contiene treinta y quatro números ó artículos, y la otra ochenta y nueve. Quisieramos extractarlas ambas, porque interesan mucho á la curiosidad de nuestras antigüedades en este ramo; pero era preciso dilatarnos de-

1 En el tom. 4. pág. 100. y 103. colec.

demasiado, y pareceria impertinente en unas memorias copiar casi á la letra menudencias que están impresas. No obstante, darémos noticia de algunos puntos de estas instrucciones, que hemos creido mas curiosas, (dudando si acertarémos con la eleccion) y en cierto modo mas importantes; ya que la coleccion en que se hallan es tan rara, que apenas se ve de ella uno ú otro exemplar, archivado donde no es facil reconocerlo.

En la instruccion pues de 1572, que fué la primera expedida para los generales de las flotas y armadas, entre otras prevenciones relativas al apresto de estas, al órden de su navegacion en ida y vuelta, y á otros puntos de la policía interior de los baxeles, se advirtió á Juan de Alceya, capitan general de la armada y flota que se despachaba aquel año para Nueva España, que se hiciese á la vela con las naos que estuvieran prontas, sin esperar á las que no lo estuvieran: que ninguna de ellas tocase en las islas Canarias, pues para este efecto iban bien proveidas de agua para todo el viage, y que si fuese forzoso entrar en puerto de las dichas islas, lo executasen en donde pudieran estar todas juntas: que llevara *su derrota á la Deseada, ó á la Dominica, ó á otra qualquiera isla que pareciese*, y que á los veinte dias de haber llegado al puerto de S. Juan de Ulúa, despachase una *carabela ó patache*, dando aviso de todo lo sucedido en el viage de ida, y de lo que pensaba hacer para el de vuelta: que dispusiese para este las cosas de modo, que en primero de Febrero del año siguiente estuviesen prontas todas las naos para salir el dia 15 del mismo mes sin falta alguna, y sin aguardar á las que no estuviesen listas, pasando á todas visita para que viniesen armadas y artilladas, conforme á las ordenanzas de la Casa de Contratacion: que ordenase á las naos que hubieren ido en conserva de la flota para las provincias de Honduras, saliesen de allí en primero de Febrero, y estuviesen en la Havana en primero de Marzo, donde lo ha-

habian de esperar : que saliendo de este último puerto, siguiese la derrota hasta las islas de los Azores, y en la *Tercera* encontraria las órdenes convenientes del Rey, *ó de los Jueces Oficiales de Sevilla, en poder de las personas que allí tenian el Prior y Cónsules* de aquella ciudad, y que no permitiese que persona alguna saltase en tierra sino las precisas *para ir con el batel á traer refrescos, y que estas antes que fuesen á tierra, se viniesen á presentar* (al General) *para que viese como no llevaban oro ni plata* : que no consintiese ir en la dicha flota muger alguna *con su mancebo*, y que si algunas fuesen, sean *lavanderas para servicio general de la armada*; y que no permitiera sacar de las naos bastimentos algunos, so gravísimas penas á los capitanes y maestres, quienes debian pagar lo sacado con el quatro tanto : que tomase juramento á todos los pasageros que traxesen en la flota, de que no saldrian, ni sacarian de los navios en qualquiera puerto que tocasen, el oro, plata, y otras cosas que traxesen en ellos, pena de perdimiento de sus bienes, y la persona á merced del Rey : que cuidase que los marineros, así de las naos que iban para volver, como para dar al traves, regresasen á estos reynos, y si no quisiesen executarlo voluntariamente, los traxesen presos, dándole ayuda para ello las justicias de las Indias; y que los pasageros no fuesen en el número de soldados, sopena de mil ducados, y de pagarles el sueldo á su costa el General. En el número 19 de esta instruccion se dice que por quanto el Rey se hallaba informado de que en la carrera de las Indias andaban navios franceses, ingleses, y escoceses, procurando robar lo que iba y venia á aquellas partes, (lo qual era *contra las paces asentadas entre nos, y los principales de aquellos, y porque los tales corsarios de derecho deben ser ahorcados como robadores y contravenidores de los conciertos hechos, y que van contra la voluntad de sus Reyes y señores naturales*) se ordenaba al General de la flota que si pudiese haber á la

ida

ida ó á la vuelta algunos de dichos corsarios, *y le constare que lo son*, procediese contra ellos castigándolos conforme á justicia, *y executándolo luego en la mar con todo rigor*, para lo qual se le daba poder cumplido.

Por la otra instruccion de 8 de Abril de 1573, que fué comun para todos los Generales de flotas y armadas, así de Tierrafirme, como de Nueva España, se repitieron iguales prevenciones, añadidas otras muchas con mas especificacion de lo qué debia hacer el capitan general desde el punto en que el Rey lo nombrase, jurando el oficio (si estaba en la Corte) en el Consejo de Indias, y presentando despues su título ante los Jueces Oficiales de Contratacion, en cuyo Tribunal debia hacer tambien el juramento si no lo habia executado en el Consejo. Prevínose ademas en esta instruccion que el General solicitara con toda diligencia que los dichos Jueces Oficiales hiciesen salir la flota para el dia que estuviese señalado, y se hallase con ellos y con los visitadores á todas las visitas que se hiciesen de *las naos de armada y merchantes*, executando las *instancias y requerimientos* necesarios para que todas ellas fuesen *calafateadas, aparejadas, armadas y artilladas, y proveidas de marineros, y de todo lo demas conforme á las ordenanzas de la Casa de Contratacion*, dando cuenta al Consejo de las Indias de todo lo que faltase, y no proveyesen los Jueces Oficiales: pero especialmente solicitaria se le diera un navio ligero, *patache, zabra, ó fragata que vaya descubriendo como por busca-ruido de la armada*: que navegase *llevando la capitana la avanguardia, y la almiranta la retaguardia, y las naos merchantes en orden de batalla, de manera que vayan bien dispuestas para la navegacion y la defensa, y socorrerse unas á otras*, procurando siempre las naos de armada *llevar el barlovento*, dexando á sotavento las marchantes, á fin que aquellas puedan arribar sobre estas quando fuere necesario, con cuyo objeto tambien navegarán cerca de la capitana todas

das las naos zorreras, y ninguna pasará adelante: *que haga tocar algunas veces arma falsa para ver como acuden las naos, y se ponen en defensa;* que llegado á la Dominica, o á la Deseada, ó á otra qualquiera de las islas Antillas, se provea de agua y leña, si la necesitare la flota, y la que fuere para Nueva España *tomará su derrota para el puerto de S. Juan de Ulúa, sin tocar en Ocoa, ni en otra de las islas de Barlovento*, si fuere posible, dando órden que sigan su viage separado los navios que fueren á las islas Española, S. Juan de Puerto-Rico, y Cuba, como á Honduras, á los quales, si hubiere bastante número para cada destino, los nombrará el que ha de ir por capitana, dándoles instrucciones correspondientes, executando lo mismo con los que fueren destinados *para Venezuela, Cabo de la Vela, y pesqueria de las perlas*, y á los que hubieren de volver con la flota, señalará el tiempo en que han de estar en la Havana: que la flota de Tierrafirme tome su derrota para Santa Marta, Cartagena, y Nombre de Dios, no deteniendose en aquel primer puerto mas de quatro dias, ni en el segundo mas de ocho, en cuyo tiempo se descargará lo que para allí fuere registrado: que el General de Tierrafirme, dentro de veinte dias de su llegada, y el de Nueva España dentro de treinta, despachen el navio ligero que hubieren llevado por buscaruido, en el qual no vengan mas de diez hombres, ni traiga oro, ni plata, ni mercadería alguna, ni otra cosa mas que las cartas de aviso, escritas en cifra por la que le hubieren dado los Jueces Oficiales de Sevilla, y duplicadas para dexar estas en poder del Gobernador de la Havana, que las enviará en el primer buque que salga de allí para estos reynos: que segun vaya descargando cada nao con toda la presteza posible, *se le vaya dando lado á lo que hubiere menester, y haciendo las obras de carpinteria que se necesitare hacer, y lastrandolas, para que quando esté acabada la descarga, esten tambien ya*

las

las naos aparejadas y apercibidas para recibir la carga que han de traer: que las flotas para la Nueva España salgan de estos reynos á principio de Abril, y la de Tierrafirme á principio de Agosto, y á la vuelta esten en la Havana con la anticipacion debida para salir de allí, de modo que *hayan desembocado la canal de Bahama antes del mes de Agosto, por el gran riesgo que en aquel tiempo se corre en aquella navegacion*: que qualquiera de los Generales de Nueva España ó Tierrafirme recoja á su paso por Canarias los navios que en estas islas estuvieren prestos para ir á las de Puerto-Rico ó Santo Domingo, Cuba, y Jamayca, y en llegando á la Dominica ó Deseada, les ordene como han de tomar su derrota; sin compeler á los de las dos primeras á que vuelvan en conserva de flota, pues ellos saldrán de aquellas dos islas *en la forma y tiempo, y por la derrota que por otra parte les está ordenado*: que antes de llegar á las Azores á la vuelta los Generales, hagan *deshacer las cámaras de los navios, quitar la caxeria, y desembarazar las plazas de ellos, poner la jareta, plantar la artillería por medio de la popa, y en los lugares donde ha de estar, de manera que pueda jugar desembarazadamente*, y las armen en órden, y apercibir la gente de mar y guerra para que descubriendo enemigos cerca de las islas, ó de las costas de España, puedan *ofenderlos, prenderlos y castigarlos*, haciendo luego proceso á los que cogieren, y justicia de ellos *sin esperar de traerlos á tierra*, á menos que por alguna razon dexe de executar la pena, en cuyo caso entregará los reos y procesos á los Jueces Oficiales de Sevilla: que en llegando á la vista de las islas de los Azores, envie á la *Tercera* un *patax ó baxel* á saber de la persona que tiene allí el Consulado de Sevilla, ó de la justicia de la tierra, si hay órden del Rey ó de los Jueces Oficiales de la casa, tomando al mismo tiempo noticia de si andan corsarios por aquellos mares, á fin de que si hallare órdenes particula-

lares las observe, y si no, siga su viage *sin arribar á las dichas islas*, lo que no executará tampoco navio alguno de la conserva, ni saltará en tierra marinero ni pasagero, excepto el caso *de alguna necesidad tan urgente y forzosa* á toda la armada, ó algun navio de ella, que no se pueda excusar: que desde las Terceras tome la flota su derrota derecha al puerto de S. Lúcar, dando el General aviso luego que llegue, á los Jueces Oficiales de la casa, sin permitir que persona alguna salga á tierra, ni desembarque cosa de los navios hasta que esten visitados por dichos Jueces, y que los que pudieren subir rio arriba sin alijarse, vayan á dar la visita á la torre del Oro de Sevilla: que el General no consienta *que en las naos de armada se lleven ni traigan mercaderías, ni otra cosa mas de los bastimentos y armas, excepto el oro y plata*, tomándose lo demas por perdido, y pagándolo el maestre que lo recibiere, con el quatro tanto: que los dichos *Generales*, *los Almirantes*, *y Oficiales de la armada no puedan llevar navio propio, ni tener parte en los que fueren en la flota, sea de guerra ó mercante; ni enviarlo en otra, ni puedan cargar, tratar ni contratar por sí ni por interposita persona, sopena de perder los tales navios y hacienda que trataren y contrataren, con mas la mitad de sus bienes, y ser inhábiles para obtener ningun oficio en la carrera de las Indias, ni otro oficio de honor fuera de ellas, y de haber incurrido en caso de menos valer*; prohibiéndoseles baxo la misma pena el *recibir dádiva ni cohecho de los que fueren y vinieren en las flotas, ó cargaren en ellas*; tambien se advirtió en el número ó capítulo 39. de esta instruccion, que aunque era de creer que en todas las flotas irian clérigos y religiosos, los Generales diesen órden, quando no los hubiere, para que fueran y vinieran algunos que administrasen el *Sacramento de la confesion á las personas que lo hubieren menester*; pero sobre este punto reluce aun mas la piedad y religion de nuestros

Re-

Reyes en la Cédula de primero de Febrero de 1582, renovada en otra de 12 de Noviembre de 1634 [1] por la qual se dixo que habiéndose tratado en el Consejo de Indias sobre la órden que deberia darse para *remediar el daño, escándalo, y mal exemplo* que resultaba del desconcierto que habia habido en procurar que la gente de mar y guerra que andaban las flotas y navios sueltos confiesen, comulguen, y vivan christianamente, habia parecido que el medio mas suave, durable y conveniente, era encargar á los prelados de S. Agustin, Santo Domingo, S. Francisco, y de la Compañia de Jesus de Sevilla, Xeréz, y S. Lúcar, proveyesen de religiosos, comunicándolo con el Presidente de la casa, ó con el Juez Oficial mas antiguo, para que un mes antes de las salidas de las naos asistiesen en el número que pareciese necesario con arreglo al de ella en S. Lúcar y Cádiz, y que los dichos religiosos fuesen letrados y predicadores, para que en los dias de fiesta prediquen, y en todo tiempo confiesen y comulguen á dicha gente, dándoles testimonio cierto, de modo que no se pueda hacer fraude de haberlo executado todos los individuos de aquella plaza, sin que á ninguno se le admitíese excusa por causa alguna, pues al que no llevara dicho testimonio al General, y al Juez de la casa que asistiese al despacho, no se le habia de pagar sueldo, y se le habia de obligar á que luego cumpliese, suspendiéndole aun la racion hasta el dia que mostrase haber cumplido en el puerto de la salida, ó en qualquiera de los del viage.

Ni fué menor el cuidado del Soberano por la salud corporal de los que navegasen en las flotas, pues en el número 68 de la dicha instruccion de 1573 se previno que á los enfermos de las naos de armada *se les dé las dietas, medicinas, y mantenimientos que los médicos ordenaren*, pasando este gasto en cuenta á los maestres,

1 De ambas se formó la ley 54. tít. 30. lib. 9. de la Recop. de Ind.

tres, y que las medicinas, gallinas, y manjares delicados que para esto se compraren, no se puedan gastar en otra cosa. Ya antes por un capítulo de carta del Rey de 9 de Septiembre de 1556 [1] estaba mandado *que en cada armada que se hiciese en la Casa de Contratacion* fuese un boticario que llevase buen recado de medicina, y las diese al que las necesitase por sus dineros; y por Cédula de 8 de Diciembre de 1593 [2] se dispuso que en la armada de la carrera hubiese un médico, y un cirujano mayor, y que ambos fuesen á nombramiento del General.

En la Cédula ya citada de 18 de Octubre de 1574 se repitieron muchas de las prevenciones ya explicadas, añadiendose con mayor especificacion algunas. Dispúsose que el Capitan General y Almirante de cada flota habian de ser nombrados por el Rey, y que fuesen personas de calidad, á quien obedeciesen los maestres y pilotos, castigando á estos quando conviniera: que la flota para Tierrafirme saliera de la barra de S. Lúcar á primero de Agosto de cada año, y la de Nueva España en primero de Abril, yendo con ella los buques mercantes de su conserva, aunque no estuviesen sino á media carga, pues los que no salieran para aquel dia, ó por otro motivo no estuviesen prontos, se habian de quedar para otra flota: que los navios destinados para Santo Domingo y Pnerto-Rico pudieran ir, ó con la flota de Nueva España, ó con la de Tierrafirme, pero sin hacer registro para parage diverso de las dichas dos islas: que los buques preparados en Cádiz para Nueva España ó Tierrafirme, fuesen en conserva de la respectiva flota, y que para verificarlo mejor, el Juez Oficial que asistiese en S. Lúcar, se pusiese de acuerdo con el de Cádiz, y le avisase *al tiempo que comenzasen á salir los navios de la barra*: y que el General de cada flota visite

2 Tom. 4. pág. 140. colec.
1 De que se formó la ley 49. tít. 30 lib. 9. Recop. Ind.

te en la dicha barra de S. Lúcar, juntamente con los visitadores, todos los navios de su conserva, exâminando si van sobrecargados, ó no armados y artillados conforme á las ordenanzas de la casa, y si se ha cumplido en todo lo demas lo que está ordenado, remediando y castigando qualquiera falta, y repitiendo la visita en la mar si lo considerase necesario.

En 20 de Enero de 1582 se hicieron nuevas ordenanzas sobre el despacho de las flotas, [1] mandadas pregonar sin dilacion en Sevilla á presencia del Prior y Cónsules, maestres y pilotos de la carrera. En ellas, suponiendo la observancia de las anteriores, como no contrarias á estas, se añadieron y variaron algunas prevenciones. Se dispuso que las flotas de Nueva España habian *de salir sin ninguna remision por todo el mes de Mayo de cada un año*, para lo qual nombraria el Rey, sin falta, el General y Almirante por el mes de Diciembre anterior; que el dia de año nuevo se nombrasen las naos para capitana y almiranta con acuerdo del General de la flota; y que dentro de los ocho dias siguientes se diese visita á los que hubiesen de ir mercantes, señalando el número de ellas con acuerdo del Prior y Cónsules, y con respecto á la carga que hubiese, y á la demanda que de Indias hicieron por mercaderías: que pasado este término, se cerrase la visita, y no se diera *á otro ningun navio en manera alguna, sin particular órden de S. M.*: que todas las naos de la flota, así de guerra como de mercancía, estuviesen irremisiblemente en San Lúcar por todo Marzo, y que la que faltara perdiera la visita, condenando en quinientos ducados al maestre, sin dispensar en esta pena sino con muy justa causa, y órden del Consejo: que el Juez Oficial destinado al despacho, debia estar en S. Lúcar en todo Marzo, para que pudiese salir la flota *en las primeras aguas de Mayo:*

[1] Tomo 4. pág. 137. colec.

yo: que en las de Tierrafirme se guardase el mismo órden mudando los tiempos, pues el General y Almirante se nombrarian por Abril, la capitana y almiranta se señalarian en primero de Mayo, los navios mercantes se elegirian en los ocho dias siguientes, y el Juez deberia estar en S. Lúcar en todo Junio, para que la flota saliese en las primeras aguas de Agosto. Prevínose tambien que las naos capitanas llevasen cien marineros cada una utiles que supiesen gobernar, y que los grumetes se sacasen del número de los soldados: que las *portas de la artillería* en las naos capitana y almiranta, se abriesen de modo que no hubiese *planchada alguna de ninguna manera, sino fuese solo para allanar el redondo de la cubierta;* y que siendo preciso haber planchadas, se hicieran en *esquadra, porque de otra suerte no servirian, ni serian de provecho*: que en las naos de mercancía se conmutase la artillería de hierro *por cada dos pasamuros un sacre de hierro colado, y los versos de hierro en mosquetes*, y que sobre este número se conmutasen los arcabuces, quedando desterrados para siempre de la carrera de Indias los *pasamuros y versos de hierro;* y que todos los marineros y pasageros fuesen armados competentemente para la defensa de las naos, en cada una de las quales debia ir un armero en plaza de marinero, que no se ocupase en otra cosa sino en tener *limpias y á punto las armas*, pero debia ser natural de estos reynos.

Por otra Cédula de 22 de Noviembre del mismo año de 1582, [1] se mandó que en adelante el nombramiento de las naos capitana y almiranta, y de mercancía que hubieren de ir en flotas, se hiciese por el Juez Oficial en turno con el capitan General de cada flota, cuidando ambos de que los buques nombrados fueran de la suficiencia, fortaleza, y bondad que se requeria; y he-

[1] Tom. 4. pág. 97. colec.

hecho el nombramiento, enviasen el Presidente y Jueces al Consejo relacion *del número de navios que se habian señalado, de su porte y bondad, y de los viages que hubiesen hecho.*

Por Cédula de 17 de Enero de 1591 [1] se hicieron y publicaron nuevas ordenanzas acerca de las flotas; en cuyo exôrdio, repitiendo el rey lo importante que se ha considerado siempre *desde que se introduxo el comercio de estos reynos con las Indias*, el que todos los navios de este trato vayan y vengan en conserva de flotas, asegura S. M. que sin embargo de lo que estaba dispuesto por Cédulas, Provisiones y Ordenanzas expedidas por el Emperador, su padre, y ultimamente por las del año de 1582, habia grande exceso en salir navios sueltos de España para América, y al contrario, sin órden ni registro, y que aunque algunos llevaban uno y otro, *se derrotaban* arribando maliciosamente á los puertos y partes que querian, fingiendo para conseguir sus intentos, que lo êxecutaban por tiempos contrarios, ó por otros sucesos inevitables: añade el Rey que de este desórden resultaban grandes inconvenientes, asi porque yendo solos tales navios, *y por la mayor parte sin pilotos y maestres exâminados, y sin la artillería que manda la ordenanza, son el principal cebo de los corsarios, los quales con lo que roban de ellos tan á su salvo* (demas de la reputacion que se pierde) toman osadia y fuerzas para mayores invasiones, como tambien porque los navios que escapan de este inconveniente, abastecen á los puertos de Indias de las mercaderías y frutos necesarios; de donde resulta la dilacion que continuamente habia en las salidas de las flotas, sin poderse guardar órden, ni continuarse á sus tiempos, con grande daño del comercio y del Real Patrimonio: por estas consideraciones, y tratado el asunto en el Consejo de Indias, con informes de

N per-

1 Colec. del señor Ayala tom. 35. fol. 110. n. 139.

personas de mucha experiencia é inteligencia, tuvo á bien S. M. expedir las dichas nuevas ordenanzas, que contienen 33 artículos ó números, mandando: que conforme á lo anteriormente dispuesto ningun navio vaya á Indias ni venga de ellas, sino en conserva de flotas, sea qual fuere la especie de carga, ó el objeto de su viage, exceptuando unicamente el caso de obtener real licencia *con expresa y especial revocacion* de esta ley, y que se tomen por perdidos los navios y carga que contravinie-sen á esta ordenanza, confiscándose tambien todos los bienes á los maestres y pilotos que los gobiernen. Que los que navegasen en conserva de flotas segun las ordenanzas, y que no fueron destinados á los puertos de Veracruz, Cartagena ó Nombre de Dios, á donde van á parar las flotas, salgan sin embargo en conserva de ellas con esta distincion; los que vayan á las Islas Españolas, Puerto-Rico, Cuba, y Jamayca, ó provincias de Honduras y Yucatán, sigan la conserva de la flota de Nueva España; y con la de Tierrafirme salgan los registros que se dirijan á la isla de la Margarita, rio de la Hacha, Venezuela, y Santa Marta, volviendo todos á incorporarse á tiempo en la Havana, menos los de Puerto-Rico, que podrian venir sin flota por estar la isla mas á barlovento, y hallarse desembocados: que los navios de aviso que por necesidad han de navegar sueltos, sean *barcos luengos*, que no pasen de 25 pipas de carga; y para que no hagan falta, vayan con cada flota tres ó quatro buques de esta clase, de los quales enviará el General uno en principio de cada mes con los pliegos y noticias convenientes, pero sin otra carga alguna, por pequeña que sea, á excepcion de los mantenimientos necesarios, la qual tampoco podrán llevar á la ida, ni pasagero sin especial licencia: que los navios que vayan á traer de Canarias frutos de aquellas islas para España, ó para la Francia, y derrotándose arribaron á puerto de las Indias, sean confiscados con sus cargas, como los bienes

nes de los Maestres y pilotos, sin que les sirva de excusa la fuerza del tiempo, ni el miedo de los enemigos. En los artículos 5. y 6. de la dicha Cédula se habla de los registros de permision de Canarias, y de los navios portugueses que arribaren á Indias, y ya hemos tratado de unos y otros en sus respectivos lugares.

En el artículo 7. se dispone que las mercaderías registradas para las islas de barlovento, no se puedan pasar en ningun tiempo á Cartagena, Nombre de Dios, ni Nueva España: en los artículos 8. 9. 10. 11. 12. 13. y 14. se trata de los navios arribados á la ida ó á la vuelta, de que hay específicas disposiciones en las leyes del tít. 38. lib. 9. de la Recop. de Indias: en los artículos 15. 16. 17. 18. 19. y 20. se trata de la misma materia, contrayéndose mas particularmente á los registros de vuelta que entraren en puertos de Portugal, ó se acercaren á sus costas. Desde el artículo 21 se da principio mas propiamente á las nuevas ordenanzas de esta Cédula; y refiriendo lo que estaba dispuesto por las de 1552 y 1582 acerca del porte de los navios de mercancía, la gente, armas, artillería, municiones, xarcias, y otras cosas necesarias que debian llevar, advierte el Rey que el tiempo y la experiencia habian mostrado ser conveniente añadir algunas prevenciones para que tuviese mas cumplido efecto lo ordenado anteriormente. En este concepto dispone, que no se cargue ningun género de mercancía en las naos Capitana y Almiranta, ni se toque en manera alguna á los bastimentos y municiones de ellas. Que las naos mercantes lleven la artillería y municiones que previniesen las ordenanzas de la Casa, y que los Generales y Almirantes de flotas tomen copia auténtica de la visita hecha á todas las naos al tiempo de la salida, para que les sirva de gobierno en la que ellos han de hacer despues en la mar: que no se puedan vender ni sacar de los navios, ni trocar ó cambiar en todo el discurso del viage de ida y vuelta, las armas y municiones de

su dotacion pena de confiscacion de ellas, y de la mitad de los bienes de los que las vendieren ó compraren: que los Generales y Almirantes cuiden mucho de que no se separe nao alguna de la conserva, y todos los dias al amanecer cuenten las que van baxo su mando: que si alguna se quedare atras peleando con enemigos, vuelvan á socorrerla, acometiendo á aquellos hasta librarla, ó *dexándolo de hacer si conviniere mas esto, segun el caso y tiempo*, con parecer del piloto mayor, y maestre, y las demas personas del Consejo de Guerra, sobre lo qual formen instrumento público que haga entera fe: y finalmente que estas ordenanzas se tengan sobre las mesas de los juzgados de Indias de Sevilla, Cádiz y Canarias, pregonándose en estos parages como en la Corte, y repitiéndose la publicacion al mismo tiempo que la de cada flota.

Por lo que hemos extractado de las ordenanzas de 20 de Enero de 1582, y de la Cédula de 22 de Noviembre del mismo año, en orden al nombramiento y visita de los navios mercantes que habian de ir en cada flota, arreglando su número á la carga que hubiere, y á las mercaderías que se pidiesen de Indias; se infiere que ya por aquel tiempo se habia empezado á verificar la diminucion del comercio de Indias, que dió motivo al acuerdo *de que se limitasen las toneladas para cada flota, tasándolas conforme á la necesidad que hubiese de mercaderías*, segun expuso el Presidente del Consejo en consulta de 7 de Marzo de 1612, y hemos referido en el artículo de las licencias.

Esta limitacion de buque introduxo por consegüencia la necesidad de formar un concurso de oposicion en cada flota, para admitir ó excluir las naos que debian ir en ella, fixándose en términos de justicia reglas al derecho de prelacion, conforme á su naturaleza, fábrica, porte, antigüedad, privilegio, y servicios, segun explica D. Joseph de Veytia en su Norte, especialmente en

en el lib. 2. cap. 6. desde el num. 4. en adelante. Por lo mismo excusaremos la inutil prolixa dilacion de repetir lo que este autor dice con su acostumbrada exâctitud y puntualidad, refiriéndose ademas á otros capítulos de aquella obra, en que trata de propósito ó por incidencia la misma materia.

A pesar de la decadencia del comercio de Indias, y de los abusos contra ordenanza, que segun indican las repetidas Cédulas, y era natural, se introducian, continuó en el siglo XVII con admirable freqüencia, y casi anualmente el despacho de las flotas, segun asegura el capitan de mar y guerra D. Bartolomé Antonio Garrote, en un manifiesto (de que tenemos copia) presentado al señor D. Felipe V á principios de este siglo. El objeto de esta representacion era persuadir que el modo de remediar la carrera de Indias, no necesitaba de otro expediente, que el de executar lo mismo que se habia practicado desde el año de 1580 hasta el de 1680, y era que los galeones y flotas fuesen continuados todos los años, con las mismas permisiones que las de Tierrafirme y Nueva España llevaban en lo antiguo; siendo este método el medio mas fácil y breve de quitar de las costas de Indias el comercio de las otras naciones. En comprobacion de este pensamiento, refiriéndose á lo que constaba en el Consejo de Indias, y en la contaduría de la Casa de Sevilla, incluyó en su manifiesto el capitan Garrote una lista cronológica de todas las flotas que habian salido para Nueva España, y Tierrafirme, desde el año de 1580 hasta el de 1699.

En ella se reconoce que casi anualmente hubo despacho de flotas para un reyno, ó para otro, y muchas veces para ambos, hasta 1680, exceptuando solo los quatro años que corrieron desde 1590 hasta 1594, en que se suspendió por la peste que afligió á toda España, y se llamó el moquillo; pero desde 1681 hasta 695, fueron algo mas interrumpidos los despachos, verificándo-

dose solo en 1683, 684, 687, 690, 692 y 695; sin embargo es de admirar el gran número de toneladas que se ocupaban en este comercio por aquellos mismos años. En 11 de Octubre de 1686 presentó D. Miguel Alvarez Osorio su *extension política y económica* al Rey D. Cárlos II, y en el punto 3. párrafo 2. de este papel afirma que el buque ocupado anualmente en galeones era de 15000 toneladas, como el de flota de 12500, componiendo unas y otras 27500 toneladas, aunque las 26000 y mas iban cargadas de géneros extrangeros. Veease la parte primera del apéndice á la educacion popular, impresa en Madrid en 1775, pág. 110 y 111 en que se reimprimió la citada obrita de Osorio.

Comprueba tambien la continuacion del despacho de flotas en el siglo pasado, una Cédula de 26 de Septiembre de 1674, (de que tenemos un exemplar impreso) por la qual la Reyna Gobernadora, madre del Rey D. Cárlos II, considerando sería *conveniente para el buen gobierno de la armada y flota de la carrera de Indias*, poner con mayor claridad lo que tocaba á la jurisdiccion de los Jueces Oficiales de la Casa, y á los Generales de la dicha armada y flota, mandó que reconocidas las antiguas instrucciones, con las Cédulas que despues se despacharen, se formase otra de nuevo, que no alterando lo substancial de lo hasta allí observado, comprehendiese clara é individualmente la forma de lo que en adelante se habia de executar, no solo *en lo que mira al apresto y despacho de la armada y flotas, sino tambien en lo que pertenece al gobierno de sus viages, y demas cosas ocurrentes en el discurso de ellos*. Con efecto esta Cédula comprehende la nueva instruccion en 61 artículos, en los mas de los quales se repiten las mismas prevenciones que en las de los años de 572, 573, 582 y 591 que ya hemos extractado; y así solo notaremos algunos que nos parecen añadidos. Por el artículo 41. se ordena que aunque los Vireyes y Gobernadores pasage-

ros

ros lleven título de Capitan General de la armada ó flota, haga su oficio el General de ellas *con que las cosas de importancia las consulten con el Virey ó Gobernador.* Por el 45. se encarga á los Almirantes generales, y demas Cabos, no disimulen juegos en sus baxeles, ni en sus posadas en los puertos, ni en las de otro oficial; y solo los permitan en Tierrafirme en el cuerpo de guardia á los soldados y marineros entre sí, en cantidades muy limitadas. Por el 54. que los navios de armada ó flota se lastren con piedra, y no con arena. Por el 56. que el oro, plata, grana y añil se traygan en los navios de guerra, y no en los *mercantes*, ni en avisos; y por el 61. que en los casos no comprehendidos en esta instruccion ni en las ordenanzas de la Real Audiencia *de la Casa de Contratacion*, se recurra á las de la armada y exército del mar Océano, contenidas en Cédula de 24 de Enero de 1633.

Despues notaremos que por la relacion de este manifiesto parece inferirse que desde 1649 empezaron á llamarse galeones las flotas de Tierrafirme; y por lo que dice Veytia en el cap. 1. del lib. 2. n. de su Norte, aquel nombre se le dió á las flotas de Tierrafirme porque se introduxo la práctica de que todos los buques de estas fuesen de guerra, á los quales llamaban comunmente galeones.

Tambien es de advertir que aunque ignoramos el año fixo en que se presentó el manifiesto de Garrote, (que no tiene fecha) puede inferirse por alguna de sus cláusulas que fuese en el de 1706 ó 707, pues lamentando en su conclusion los atrasos de los dueños de navios, dice *que habia siete años cumplidos que no salian á hacer viage*, y son los mismos que se cuentan desde 1696 hasta la citada fecha de 706 ó 707. Antes de estos años no pudo hacerse el dicho manifiesto, porque al final de él refiere el mismo Garrote le habia dicho en Cartagena de Indias el maestre de campo D. Toribio de

la

la Torre que desde la invasion de aquella ciudad, hasta el año de 1703 baxaron de Santa Fe y Quito mas de 24 millones de pesos, y se los llevaron los extrangeros; de que se deduce que algunos años despues del de 1703 se hizo la representacion.

Por otra parte no nos permite fixar la fecha de esta despues del año de 707 una Cédula de 6 de Noviembre de 1706, [1] por la qual sabemos que se habian dispuesto dos esquadras, compuestas en todo de 15 buques de guerra franceses, (á las órdenes de Mr. de Martinet, segun parece) 7 de ellos para escoltar la flota de Nueva España, y los otros 8 para los galeones que iban á Tierrafirme, y que del total de la esquadra se habian de destacar dos baxeles para dirigirse á la mar del Sur, á un proyecto que el Rey tenia deliberado. El objeto de esta Cédula fué mandar pagar al Embaxador del Rey de Francia 907670 pesos escudos de plata, importe de los gastos de este armamento; pero de ella inferimos que las flotas escoltadas por él, sino habian salido ya en Noviembre de 706, salieron en el año siguiente de 707, y no podia con razon quejarse en los inmediatos sucesivos D. Bartolomé Garrote, de la falta absoluta de envio de flotas y galeones por espacio de siete años; y mas siendo cierto lo que como notorio refiere la ciudad de Cádiz á los números 125 y 127 de su memorial, impreso sobre la competencia con Sevilla, (presentado á S. M. en 1726) que el año de 713 entró de vuelta en S. Lúcar una flota. Sin duda fué la de D. Andres Arriola que nos consta entró en Vera-Cruz en 5 de Octubre de 1712, y salió de aquel puerto para España en 19 de Noviembre de 1713.

Con esta ocasion advertimos tambien de paso que sin duda se equivocó D. Bernardo de Ulloa, afirmando en su tratado *del establecimiento de las manifacturas y co-*

1 Tom. 40. fol. 205. n. 207. colec. del señor Ayala.

comercio de España, impreso el año de 1740, [1] que la comunicacion de España y de las Indias estuvo interrumpida desde el año de 1702 hasta la paz de Utrech; pues por una lista formada en Veracruz en 1757 de las flotas y convoyes que entraron en aquel puerto desde 1581, sabemos que ademas de las urcas del mando de D. Francisco Antonio Garrote, que dieron fondo allí en 1703, y salieron de vuelta para España en 11 de Enero de 1704, llegó al mismo puerto en 29 de Mayo de 1708 la flota de D. Diego Fernandez de Santillan, que salió para estos reynos en primero de Mayo de 1709; y en 3 de Agosto del mismo año de 708 entró en el dicho puerto la de D. Andres de Pez, saliendo de allí en 21 de Noviembre de 1709. Tambien entraron en el mismo los Azogues de Pintado el 28 de Junio de 710; y en 12 de Octubre la capitana de Barlovento con dos navios mercantes mandados por el Duque de Linares, los quales salieron el 25 de Febrero á las órdenes del citado Arriola. Finalmente, en 3 de Diciembre de 1712 entró en Veracruz la flota de D. Juan de Ubilla, y se hizo á la vela para España en 4 de Mayo de 1715. En los apéndices pondrémos lista de todas las flotas que han salido en este siglo, así para Nueva España como para Tierrafirme, ó galeones, con el número de toneladas que cargaron.

Aquí parece correspondia decir algo sobre la armada de la guardia, ó de la carrera de Indias, su principio, su gobierno, xefes, y ordenanzas particulares, pues se gobernaba con entera separacion é independencia de la de España; pero ademas de que esto no toca directamente á nuestro asunto, seria molesto repetir lo que ya dexó escrito D. Joseph de Veytia en los capítulos 1. y 4. del libro segundo de su Norte de Contratacion, señaladamente en los números 5. de aquel, y 3. y siguien-

O te

1 Part. 2. cap. 14. n. 86.

te de este. Pasarémos pues á hablar del progreso de las flotas y galeones en el siglo presente.

Ya hemos visto que al principio de él la guerra de sucesion por una parte, y la decadencia de la marina real por otra, tuvieron interrumpido nuestro comercio con las Indias, si no en todos, en muchos años; pero hecha la paz de Utrech en los de 1713 y 714, la vigilancia del Rey D. Felipe V. resucitó, digamoslo así, esta casi muerta navegacion. Sabemos que se despacharon flotas á Nueva España en 1715 con el General Lopez Pintado, y en 1717 con el General Serrano, y volvieron antes de los dos años, afirmándolo de la segunda D. Gerónimo Ustáriz en el cap. 71. de su excelente tratado de la *Teórica y práctica de comercio y marina.*

Estas dos flotas, igualmente que la que volvió segun diximos en el año de 1713, fueron despachadas por proyectos particulares, baxo cuyas reglas iban, y volvian á Nueva España (como nos dice el citado Ustáriz en el cap. 45. de su obra) hasta el año de 1720.

Sin embargo, las providencias generales expedidas para flotas y galeones, hubieron de observarse en la mayor parte; y de esto hallamos algunos indicios en una Cédula de 24 de Abril de 1705, [1] por la qual se previno á los Vireyes, Presidentes, Audiencias, Arzobispos y Obispos de las Indias, no diesen posesion á ningun provisto en empleo eclesiástico ó secular, sin que hiciese constar haber pasado en galeones, flota ó navio de la real bandera, y no en otro alguno; y en otra Cédula de 26 de Enero de 1706 se renovaron las prohibiciones [2] de hacer el comercio del Perú por la mar del Sur, dando por decomiso todos los navios que pasasen por aquella via, y por razon de esta providencia el

1 Tomo 36. fol. 315. n. 300. colec. del señor Ayala.
2 Coleccion del señor Ayala, tom. 38. fol. 297.

el que si continuase aquel tráfico, se perderia el comercio de España, que era sin duda el de los galeones á Tierrafirme. Ya antes, por despacho de 11 de Marzo de 1704, se habia mandado confiscar toda embarcacion española, francesa, ó de otra bandera, que entrase del mar pacífico por aquel rumbo.

Restablecida la marina real, y trasladados á Cádiz los tribunales y oficinas de la Tabla de Indias en el año de 1718, se fixó por regla general y perpétua en la Cédula de 5 de Abril de 1720, el proyecto de que ya hemos hablado. En él se resolvió la freqüencia de flotas y galeones, aunque sin determinar periodo fixo en que debian despacharse; pero sí que resuelto el envío de uno y otro, debian salir en dias señalados, executándolo la capitana y almiranta *con la carga que entonces tuviesen (aunque no fuese toda la que habian de llevar) sin esperar en manera alguna á los navios de particulares que no estuviesen prontos*, quedando excluidos del convoy, y de los permisos que habian obtenido para ser incluidos en él, las naos que no verificasen la salida en aquel dia; y sujetos á esta misma regla los registros sueltos que no estuvieran listos al tiempo de salir prefinido para cada uno.

Los dias señalados para la salida de flotas y galeones fueron, para estos en primero de Septiembre, previniéndoles, ademas, que solo se detuviesen cincuenta dias en Cartagena á su arribo á aquel puerto á la ida: en Portovelo sesenta: treinta á la vuelta en Cartagena, y en la Havana quince, ó menos tiempo si fuese posible en qualquiera de estos parages. Para la flota de Nueva España se prefixó la salida en el dia primero de Junio, sin detenerse en la aguada de Puerto-Rico mas de seis dias, ni en Veracruz mas que hasta el 15, en que deberian salir para la Havana, en cuyo puerto tampoco podian detenerse mas de otros quince dias. Para la puntual observancia de estos términos se impuso á los co-

mandantes de flotas y galeones, si faltasen á ella, la pena de deposicion de sus empleos, y la de procederse con el mayor rigor contra sus personas y bienes, sin admitirles excusa alguna, como no precediese el motivo de algun temporal, y lo hiciesen constar plenamente.

En el mismo proyecto se determinó tambien que los galeones y flotas se compondrian *del número de vasos y cantidad de toneladas de buque que en la resolucion de cada uno pareciese conveniente fixar*, pues no podia executarse por regla general, *mediante que convendria aumentarlo ó disminuirlo, conforme la mas ó menos ventajosa constitucion en que se hallase el comercio: atendiendo al consumo que en el reyno de su destino se hubiese experimentado en el viage antecedente*, y considerase *podia haber habido en el intermedio.*

En conseqüencia de este proyecto se expidió por la via reservada de Indias en 23 de Mayo de 1720 real órden circular (que copia D. Gerónimo Ustáriz en el capítulo 47 de su ya citada obra) á los Intendentes de las provincias de España, para que favoreciesen á los fabricantes ó mercaderes de estos reynos, alentándolos á enviar géneros propios de ellos á la América; con cuyo objeto se les avisa en la misma órden á los Intendentes, haber resuelto S. M. y dado las providencias oportunas para que en el verano de aquel año *saliese de Cádiz una flota de cinco á seis mil toneladas para Nueva España, y por Octubre siguiente galeones para Tierrafirme, ademas de diferentes navios de registro que partirian al mismo tiempo para estas provincias.* Pero no podemos dexar de notar aquí la confusion que nos causa la prontitud con que se varió el señalamiento de dias para la salida de galeones y flotas, tan rigurosamente prefixadas, quarenta y ocho dias antes de la fecha de esta real órden, pues siendo aquellos el primero de Junio para las flotas, y el primero de Septiembre para los galeones segun el proyecto de 5 de Abril;

Abril; en 23 de Mayo se señala para estos el mes de Octubre, y para aquellas indefinidamente el verano, en que no podia entenderse Junio, estando tan cerca de la fecha de la órden. Parece pues que el señalamiento de salida en el proyecto se fixó sin el debido conocimiento de las estaciones mas oportunas para navegar á Nueva España y á Tierrafirme.

La flota de Nueva España verificó su salida en el dicho año al mando del General Chacon, y entró en Veracruz en 9 de Julio de 720; pero no los galeones para Tierrafirme; pues segun lo que refiere Ustáriz en el citado capítulo, D. Francisco de Varas encargado del despacho de aquella y estos, (y que habia aprontado la primera que fué *riquísima*) dió cuenta al Rey en carta de 4 de Diciembre del dicho año de 720 de *que en la aduana nuevamente establecida en Xeréz se hacian pagar muy crecidos derechos á los que de Toledo, Granada, y otras partes llevaban á Cádiz texidos de seda, y otros géneros para cargar en aquellos galeones, y que sorprendidos de este nuevo gravamen diferentes negociantes de Granada, Toledo, Valencia y otras ciudades, detenian sus ropas en Bornos, Osuna, Moron, y otros lugares de aquella comarca, hasta ver si se les permitiria pasar como antes á satisfacer en Cádiz los derechos que se debian á S. M.; y que en caso de no conseguirlo se volverian las ropas á sus casas, como ya lo habian executado algunos.* En vista de la representacion de Varas, mandó S. M. al Marques de Campoflorido, Gobernador del Consejo de Hacienda, y este escribió en 11 del mismo mes de Diciembre á D. Tomas Indiaquez que lo era de Cádiz, como Superintendente general de aquellas aduanas, avisándole que daba órden con la misma fecha al Subdelegado de Xaretas, para que ni en aquella aduana, ni en la de Xeréz, se precisase á ningun arriero ni conductor á hacer registro, ni pagar derechos algunos de las mercade-

rías

rías y demas géneros y frutos que conduxesen á Cádiz *para embarcar en los próxîmos galeones.*

De aquí inferimos que estos no pudieron navegar en el mes de Octubre que se habia señalado, ni aun en todo el año de 720, de que restaban tan pocos dias quando llegasen las órdenes á Xeréz y Cádiz; pero es creible que se habilitaron en el año inmediato de 1721.

Lo cierto es que en 722 se despacharon navios de Azogues para Nueva España al mando de Chacon, y en 1723 una flota al mismo destino baxo las órdenes del General Serrano, el qual llevó otra en 725. En 728 salieron Azogues al mando de D. Rodrigo de Torres; y en 729 otra flota de que fué General el Marques Mari. Repitieronse los Azogues del mismo Torres en 730, y los de Alderete en 732, y en este último año salió flota mandada por el citado Torres. En 734 fueron los Azogues del Conde Bena, y en 736 la flota de Pintado, que salió de Veracruz en 9 de Mayo de 737. Tambien se despachó flota para Tierrafirme en este último año, á que habia precedido otra en 1730.

La expedicion de 1737 fué la última en que se observó lo dispuesto en el proyecto ó Cédula de 5 de Abril de 1720; pues en 740 se extinguió ó suspendió el método de despachar flotas y galeones, subrogandose en su lugar el de registros sueltos para todas partes, y aun para el Callao de Lima por el cabo de Hornos.

Continuó esta práctica hasta que variado el ministerio de Indias en 1754, se expidió real órden en 11 de Octubre de este año, [1] por la qual, sobre informes de los comerciantes de Cádiz y Nueva España, resolvió el Rey que segun las noticias que tuviesen de aquel reyno, saliesen las flotas de dos en dos años, compuestas de las toneladas que pareciese conveniente; y que en el intermedio no se enviase registro alguno con ropas

1 Tomo 28. fol. 244. n. 110. de la coleccion del señor Ayala.

pas ni *abarrotes*, sino unicamente con frutos y enjunques. Por la misma órden se mandó que se publicase la primera flota para salir en Mayo de 1756.

No pudo esta flota verificar su salida en el año indicado, pero lo executó en Febrero de 757, y se continuó despues el despacho de otras cinco en Junio de 760, en Febrero de 65, en otoño de 68, en Mayo de 72, y en el mismo mes de 76.

Se ha visto que aunque en el año de 1754 se restablecieron las flotas para Nueva España, no se renovaron las de Tierrafirme ó galeones, continuando el método de hacer el comercio por registros sueltos á este reyno, como á todos los demas puertos habilitados de América septentrional y meridional; proveyendo al Perú en derechura por el cabo de Hornos, suprimida la feria de Portovelo y la via de Panamá, á donde antes baxaban con sus caudales los comerciantes de Lima.

Finalmente, por el reglamento de 12 de Octubre de 1778 se extinguieron las flotas regladas para todas partes, como ya diximos, aunque se ofreció determinar separada y particularmente el método con que se habia de hacer el comercio de nuestra España.

No podemos explicar individualmente este reglamento particular, ni creemos se haya expedido alguno que merezca rigurosamente este nombre; pero sabemos que en los años inmediatos al de 78, por varias reales órdenes se asignó un cierto número de toneladas anual para Veracruz, á cada puerto de los habilitados en estos reynos para el comercio de Indias: que en el de 789, *sobre informe de todos los Consulados de ellas y de España*, se expidió real decreto ordenando que ningun registro para aquel destino llevase géneros extrangeros en mayor cantidad del tercio de los que conduxese españoles: que esta prohibicion se moderó despues á la mitad; y que desde el decreto de 28 de Febrero de 1789 en que se dexó en libertad el comercio de Nueva España

ña y de Caracas, no ha habido repartimiento de toneladas para estas provincias, ni necesidad de licencias para navegar á ellas. Lo hace todo el que quiere, en la misma conformidad que para los demas puertos habilitados de Indias, baxo las reglas del reglamento de 12 de Octubre de 1778, con sola la limitacion en quanto á carga de géneros extrangeros que se expresa.

Lo cierto es que despues de aquella fecha no se ha tratado mas de restablecer las flotas para Nueva España, ni otra provincia alguna de Indias, ni por consiguiente se ha expedido providencia relativa á ellas, y así debemos concluir este artículo, en que nos hemos detenido quizá mas de lo necesario, por dar razon puntual de todas las curiosas prevenciones que sobre este importante ramo se hicieron por el gobierno, especialmente en el siglo XVI, de las quales se ha olvidado casi enteramente la noticia en el presente. Por lo mismo no podémos dexar de advertir, que será siempre util á los que tuvieren influencia en la direccion superior de nuestro comercio, leer y meditar lo que escribio D. Bernardo Ulloa sobre este asunto en la segunda parte, desde el cap. 14 hasta el 20 de su citada obrita *Restablecimiento del comercio y fábricas de España.*

Réstanos decir algo sobre el despacho de navios de aviso, y de los registros para el rio de la Plata, que será la materia del siguiente artículo.

ARTÍCULO V.

De los navios de aviso.

Sin embargo de las repetidas providencias que hemos indicado para que ningun navio fuese á Indias, ni viniese de ellas sino en conserva de flotas, habia algunos que no solo podian, sino tambien debian hacer solos es-

te

te viage, así por el motivo y objeto de su despacho, como por la suma diligencia con que debian navegar, sin medir con otros su vela.

Tales eran los baxeles de aviso de que hacen memoria la Cédula ya extractada de 17 de Enero de 1591, y otras anteriores que citamos en esta obra; y aunque no podemos puntualizar el año fixo en que empezaron á despacharse, inferimos que seria muy á los principios del comercio de las Indias, pues en 14 de Mayo de 1514 ya se supone la necesidad, y aun la práctica de estos avisos en la creacion de oficio de correo mayor de las Indias.

En esta fecha se despachó título en forma (segun citamos al fin del artículo antecedente) al doctor Galindez de Carvajal, haciéndole *donacion pura, perfecta, y no revocable* para siempre jamas del oficio de correo mayor de las Indias, Islas, y Tierrafirme del mar Océano, descubiertas y por descubrir, y de las *negociaciones y despachos que de acá para allá, y de allá para acá, y en las mismas Indias, ó Islas, é Tierrafirme entre sí, ó para otras partes, ó en estos reynos para alguna parte de ellos se hiciesen;* y ya se ve que la correspondencia de estos con aquellos no podia verificarse sino por medio de embarcaciones que al intento expidiese el correo mayor, que tenia el privilegio exclusivo de executarlo.

Esta merced se confirmó despues como hemos dicho, en provision de 25 de Octubre de 1525 al mismo Carvajal, á sus herederos y sucesores *en alguna enmienda* (son cláusulas del título) *y remuneracion de los muchos y buenos y leales servicios* que habia hecho y hacia cada dia á la corona el referido Doctor, que era del Consejo del Rey, y tan ilustre por su literatura como por su nacimiento; pero D. Fernando de Medina, último de los herederos de aquel Ministro, vendió este oficio al Conde Duque de Olivares, y S. M. confirmó este

contrato por provision de 8 de Agosto de 1627, pasando despues por otra igual escritura de 9 de Junio de 1633 del Conde Duque á D. Iñigo de Tarsis y Guevara, Conde de Villamediana y Oñate, en precio de 10@ ducados de plata.

Pocos años duró, segun afirma D. Joseph de Veytia, [1] la costumbre de que estuviese á cargo del correo mayor de las Indias el despacho de los avisos, y la posesion de que se entregasen á los que lo servian las cartas que se traxeran para qualesquiera particulares en galeones, flotas ú otros qualesquiera navios; pero en Cédula de primero de Noviembre de 1628 mandó S. M. que se entregasen á los Tenientes del correo mayor para que pusiese lista de ellas, y cobrase los portes que declarase el Consejo de Indias, y este señaló por cada carta sencilla un real, y en siendo mayor, otro real por cada onza que pesase, aunque si pasaba de libra, se debia cobrar solo medio real por las onzas del exceso.

Ignoramos en qué año se separó el encargo de despachar los avisos de las funciones y facultades del correo mayor de las Indias, aunque es verosímil que fuese poco despues, ó al mismo tiempo del establecimiento de la armada real de la carrera, y de la avería que la costeaba, pues consta que por Cédula de 7 de Mayo de 1574 [2] se declaró que *si demas de los navios de aviso ordinarios que se han de pagar por cuenta de la avería, fuere necesario y conviniere despachar otros para negocios del real servicio, se despachasen por cuenta de real hacienda.*

Sea lo que fuere de este principio, lo que no tiene duda es, que se continuó en todo el siglo XVI. y XVII. la práctica de despachar los baxeles de aviso ordinarios y extraordinarios (entendiendo por aquellos, no un

1 Norte, lib. 1. cap. 32. n. 5.
2 Ley 7. tít. 37. lib. 9. de la Recop. de Ind.

un envio reglado por meses ni por años, sino en las ocasiones de flotas y armadas) con ciertas prevenciones establecidas por diferentes Cédulas, muchas de las quales se insertaron en las leyes del citado título 37. lib. 9, y de otras hace mencion D. Joseph de Veytia en el cap. 21. lib. 2. de su Norte, en que trata de propósito el asunto. Por lo mismo excusamos hablar menudamente de ellas, y solo tocarémos algunas de las mas principales, y muy por encima la historia y progresos de los avisos hasta nuestros tiempos. Pero no podemos dexar de advertir de paso, que es digna de leerse la curiosa comparacion que la ley 28. tít. 24. part. 2. hace de las embarcaciones en general con el caballo, porque es particularmente aplicable á las de que tratamos.

La ligereza de las de aviso es una de las circunstancias mas principales que se debe atender en su despacho, y por lo mismo estaba prevenido fuesen de pequeño porte. Las Cédulas de 9 de Septiembre de 1587, 5 de Noviembre de 590, y 17 de Enero de 591 previnieron que los navios de aviso fuesen de veinte y cinco pipas de carga; pero habiendo mostrado la experiencia que era demasiada la pequeñez de estos buques para engolfarse, se determinó en 1628 (quando se iban á construir de órden del Consejo siete de ellos con este destino) que fuesen de cincuenta á sesenta toneladas de buque; y despues considerando que para el viage de vuelta de las Indias, por ser mas dificultoso, convenia aumentar el porte, se dispuso en 22 de Febrero de 1649 que los avisos que despachasen los Generales de flotas de Nueva España á su llegada allí, no excediesen de cien toneladas. Casi lo mismo se previno en 1659 con ocasion de pretender en el Consejo algunos dueños de navios que los suyos fuesen de avisos á las Indias, haciendo servicio por ello; pues se advirtió que con ningun pretexto fuesen avisos que pasasen de noventa á cien toneladas.

Con el mismo objeto de la mayor ligereza en estos buques, y para no perjudicar al comercio, se dispuso en Cédula de 8 de Agosto de 1586 [1] que no llevasen ni traxesen mercaderías, frutos, ni otra cosa alguna, y que fuesen veleros y zafos; repitiendose estas prevenciones en otra Cédula de 20 de Junio de 1662, aunque algunas veces obligaba la necesidad, por no hallarse baxeles del buque ordenado, á admitir algunos de mayor porte que el de las sesenta toneladas.

Tambien se dispensó muchas veces en quanto á permitirles carga, pues el Tribunal de Contratacion informó al Consejo el año de 1610, que desde el de 1590 hasta entonces se habian dado *permisiones* á todos los avisos, y el Consejo resolvió en 7 de Septiembre del dicho año de 610, que no se diesen en adelante sin avisar al Consejo; y así dada cuenta á este tribunal, fué general concederse el permiso de carga, consultando al ahorro y á la contingencia de que llevasen carga sin permiso, defraudando los derechos de España é Indias. Ademas se tuvo presente para aquella tolerancia, que como no se excediesen de las permisiones, (que regularmente eran de cargar de veinte á treinta toneladas de frutos de la tierra) poco perjuicio causaban al comercio, y ninguno á *lo velero y bien regente del baxel.*

Otras providencias relativas al costo de estos avisos, al modo y tiempos con que debian despacharse, á la direccion de sus viages, puertos en que habian de tocar á la ida y vuelta, y arribadas que debian excusar por todos títulos, pueden verse en el citado cap. 21. del Norte, y en el título 37. lib. 9. de la Recopilacion de Indias, y ya hemos apuntado algunos en el artículo antecedente tratando de las flotas y galeones. Seguirémos pues con la historia sucinta de los progresos de su despacho, en quanto hemos podido averiguar.

Con

1 Páginas 88. y 89. lib. 4. colec.

Con motivo de haber hecho el Consulado y otros particulares un asiento para la administracion de la avería por seis años, que se contaron desde principios de 1628, [1] depositando 300ℳ ducados de plata por via de fianza, entre otras condiciones de esta contrata, se obligaron los asentistas á despachar cada año quatro avisos, dos á Nueva España y dos á Tierrafirme, á satisfaccion del Presidente y Jueces Oficiales de la casa, los quales habian de proveerles de avería ó de real hacienda las armas que necesitasen, pagando el Consulado y sus compañeros en el asiento el valor de ellas.

Por carta acordada del Consejo de 24 de Diciembre de 1664 [2] consta, que se ajustó á proposicion del Consulado de Sevilla en junta general en aquel año; que en todos los sucesivos se despachasen quatro avisos, *yentes, y vinientes*, dos á Tierrafirme, y dos á Nueva España, á costa del mismo Consulado, y que si el Rey, por algun accidente, mandase despachar algun otro aviso extraordinario, lo costearia y despacharia el comercio, ofreciendo este ademas, que los baxeles para este destino *serian barcos levantados en el rio de aquella ciudad.* Noticioso el Tribunal de la casa de esta oferta, añadió á sus condiciones: que los dichos avisos habian de dar principio á navegar desde Febrero en adelante: que fuesen en derechura á Cartagena los dirigidos á Tierrafirme, sin hacer escala en otro puerto: que desde allí viniesen al de la Havana, dónde tomando los pliegos que de las demas partes se hubiesen registrado, salieran para España en derechura: que el Virey, Audiencias y Gobernadores del Perú enviasen los suyos á Cartagena, y los de Nueva España á la Veracruz, con participacion de oficiales reales para que los encaminasen al Gobernador de la Havana *en las fragatas del trato*, y es-

1 Norte, lib. 1. cap. 20. n. 36. y siguientes.
2 Vease la nota final del tít. 37. lib. 9. de la Recop. de Ind.

este los embarcase en los avisos que allí estuviesen de vuelta de Cartagena: que el Presidente de Santo Domingo, y el Gobernador de Puerto-Rico enviaran sus pliegos á la Havana en las embarcaciones que de aquellos puertos hubiera para este, y no habiéndolas, y sí para Caracas, las encaminasen por aquella via, previniendo al Gobernador de aquella provincia los dirigiese en primera ocasion al de la Havana, donde se hiciera caxa general: y finalmente, que se obligase el Consulado á que si por su parte hubiese omision en prevenir baxel de aviso á propósito cada tres meses, lo habian de despachar á su costa el Presidente y Jueces de la casa.

Este método hubo de observarse en todo el resto del siglo XVII, así porque en la Recopilacion publicada en 1680 se usa de la expresion *está ajustado*, como porque en Cédula de 20 de Noviembre de 1700 [1] se previene que el buque *de los quatro avisos que ofreció despachar anualmente el Consulado*, no exceda de cien toneladas, y se observe con ellos lo dispuesto en la de 21 de Septiembre de 1693, y en las leyes 3. 4. 15. y 18. del tít. 37. lib. 9.

Despues por real decreto de 29 de Julio de 1718 [2] determinó el Rey que todos los años se despachasen ocho avisos, quatro á Nueva España, y quatro á Tierrafirme, previniendo que los dos primeros habian de navegar á ambos destinos á principios de Enero de cada año: los dos segundos á fines de Marzo ó principios de Abril; los dos terceros á 15 de Junio; y los dos últimos á principios de Noviembre; y como esta providencia era en utilidad comun del comercio, se procuró que este la costease, y con efecto despues de distintas conferencias en juntas generales de 2 de Marzo y 6 de Abril de 1720, se

1 Coleccion del señor Ayala, tom. 3. pág. 288. n. 197.

2 Rubalcava, trat. histor. y polít. del comercio, &c. cap. 15. n. 231.

se obligó el comercio á encargarse del despacho de los ocho avisos anuales, con las condiciones insertas en las escrituras otorgadas sobre este asunto, y aprobadas en Real Cédula de 31 de Mayo del mismo año de 1720. De aquí tuvo principio la contribucion de uno por ciento de las Cédulas de puro comercio que se traxesen de las Indias, de la qual hablarémos en la última parte de esta obra.

En la Cédula de 18 de Junio de 1732, que ya citamos en el artículo antecedente, se previno por el capítulo 13. de ella, que sin embargo de lo capitulado en el asiento de avisos sobre la prohibicion de llevar frutos, atendiendo el Rey á la instancia del comercio en este punto, y á lo que habia manifestado la experiencia, permitia S. M. que en estos buques (*que no han de llegar á cien toneladas*) se pudiera cargar de cuenta y riesgo de la comunidad del comercio, en cada uno de los que fuesen á Tierrafirme, doscientos quintales de fierro por lastre, y ochocientas botijas de vino, ó la porcion de aguardiente ó aceyte que equivaliese á las ochocientas botijas regulares de arroba y quarta; y en los que se despacharen á Nueva España solo se llevasen para su enjunque igual número de quintales de fierro, y para negociacion doscientos barriles de vino ó aguardiente, entendiéndose este permiso en unas y otras embarcaciones ademas de lo necesario para *sus bastimentos* y aguada, todo con el fin de que con el producto de estos géneros se pudiese *subvenir* de pronto á los gastos de carena, compra de pertrechos y bastimentos que necesitaren en América, sin verse precisados á buscar caudal á premio para estos gastos, como habia sucedido algunas veces.

Suspendido el despacho de flotas y galeones en 1740, como hemos dicho, es regular se alterase en parte el despacho regular de los avisos de cuenta del comercio, igualmente que muchas de las capitulaciones contenidas

en

en la citada Cédula de 1732; pero no cesaron del todo estas expediciones hasta que en el año de 1765 se establecieron los correos marítimos por cuenta de S. M., saliendo de la Coruña uno en cada mes con la correspondencia de la América Septentrional, cuya caxa es la Havana, y otro cada dos meses dirigido á Montevideo con la correspondencia del Perú. Son notorias las ordenanzas é instrucciones impresas para la direccion y gobierno de este establecimiento, que nos excusan de mayor explicacion; y así pasarémos á hablar de los registros destinados al rio de la Plata.

ARTÍCULO VI.

De los registros para Buenos Ayres.

Los otros navios con los quales no se entendieron las instrucciones y ordenanzas de las flotas ó conservas, fueron los registros para el rio de la Plata, que siempre se gobernaron con entera separacion de todo el resto del comercio de las Indias; mas para hablar de él en lo antiguo nos faltan las principales guias.

En toda la coleccion de Cédulas de 1596 no hemos podido hallar vestigio de la navegacion mercantil directa de España con aquella provincia, ni es extraño si, como parece, su capital la ciudad de la Santísima Trinidad de Buenos Ayres se fundó en el año de 1580, y así poca poblacion y comercio podia haber en aquel dilatadísimo pais (que aun hoy está muy despoblado) antes de fines del siglo XVI. Agregase que precisamente en 1598 escribia el cronista Antonio de Herrera su descripcion de las Indias Occidentales; y en el párrafo 4. del cap. 24. de ella dice estas palabras: *es Buenos Ayres un pueblo que antigüamente se despobló, cerca de donde ahora se ha vuelto á poblar.*

D.

Don Joseph de Veytia que escribió por los años de 1670, tampoco habla de esta navegacion sino muy de paso en tres capítulos de su Norte; pero especialmente á nuestro intento en el 14. n. 12, y en el 35. números 11. 14. 16. y 21. del libro 1.

Quedamos pues reducidos, á lo menos nosotros, á las luces que nos dan las leyes del tít. 14. lib. 8. de la Recopilacion de Indias, y á lo que escribió D. Joseph Rubalcava en el cap. 13. de su citada obrita, cuyas noticias deduciria sin duda de los libros y papeles de la Casa de Contratacion, de que su tio D. Alexo fué Presidente; y de aquí sacarémos lo poco que podemos decir de nuestro comercio con Buenos Ayres en el siglo anterior; añadiendo algo de lo tocante al actual.

La primera memoria que hallamos de algun comercio por el rio de la Plata, es el asiento de provision de negros que por Cédula de 30 de Enero de 1595 [1] se ajustó con Pedro Gomez Reynel por nueve años, para que pudiese llevar en cada uno á las Indias 4@250 de estos esclavos, pues por una de las quarenta y seis condiciones de esta contrata se le permitió que introduxese seiscientos cada año por el rio de Buenos Ayres, mientras no hubiese inconveniente en esta permision, como con efecto se tocó despues, y no se volvió á conceder aquella en ninguno de los asientos posteriores, concluidos, en 1609 el de Reynel, y el de Juan Rodriguez Cutiño que le sucedió, segun nos asegura Veytia en los números 11. y 14. del cap. 35. lib. 1. de su Norte.

En Cédulas de 11 de Octubre de 1618, y 7 de Febrero de 1622 (de las quales se formó la ley 1. del citado título y libro) ya se nos dice que estaba prohibida *la entrada y salida por el puerto de Buenos Ayres* á todo género de ropa y mercaderías; y con efecto la primer Cédula en que se hace memoria de algun comer-

1 Tomo 4. pág. 40. colec.

cio por aquella via, es de 20 de Agosto de 1602, segun afirma Rubalcava en el n. 211. del referido capítulo. Por ella se concedió que los vecinos y moradores de las provincias del rio de la Plata, pudiesen sacar por tiempo de seis años en navíos propios y por su cuenta, hasta 2@000 fanegas de harina, 500 quintales de cecina, y 500 arrobas de sebo, para conducirlos al Brasil, Guinea y otros parages de los vasallos de la corona de España, (eran entonces de ella aquellos establecimientos) y retornar las cosas de que tuviesen necesidad; pero con condicion expresa de no poder extraer los referidos renglones ni otros, por mar ni por tierra, á otra parte alguna de las Indias.

Aunque en este permiso se intentó incluir la ciudad de Córdoba del Tucuman, y la Audiencia de Charcas apoyó esta ampliacion, no quiso admitirla el Gobernador de Buenos Ayres; y habiendo este dado cuenta á S. M., se despachó Cédula en 29 de Enero de 1606, ordenándole no permitiese que de Córdoba, ni de otra alguna ciudad de aquellas provincias llevasen harinas, cecinas, vizcochos, ni otros bastimentos ó frutos, sino en caso de gran necesidad, con licencia del Gobernador, y en sola la cantidad que fuese precisa.

Concluido el término de la permision referida, solicitó la ciudad de Buenos Ayres se le prorogase sin limitacion de tiempo y calidad de géneros, para que las ocho ciudades que entonces componian la jurisdiccion de aquel gobierno, lograsen la salida de sus frutos, y la conduccion á estos reynos de los que fuesen á propósito para su consumo, llevando de retorno las cosas que necesitasen; con facultad de verificar los permisos en navíos propios ó fletados, sin embargo de las órdenes expedidas para que solamente lo executasen en buques propios.

Por esta relacion se ve quan restringido estuvo el comercio del rio de la Plata, y que ningun otro puerto de

de la dominacion española en América tuvo menos libertad de executarlo; y como esta especie de servidumbre política tenia por objeto evitar el perjuicio general del comercio de Tierrafirme, y de los reynos del Perú por la via regular de galeones y ferias de Portovelo, se pidió informe sobre la pretension de Buenos Ayres á la Casa de Contratacion. Esta lo hizo en 27 de Junio de 1617, habiendo oido antes al Consulado, manifestando que para tomar resolucion en este importante negocio, se debia reparar en los gravísimos inconvenientes que producian las novedades, y que serian inevitables en las Indias, como lo manifestaba ya la minoracion de galeones, y la mala salida de las mercaderías conducidas en ellos, por estar muy menoscabada la provincia de Tierrafirme: que si á esto se agregaba divertir su trato con el Perú por otra parte, se imposibilitaria el *despacho anual* de galeones, y tal vez no se lograria de dos en dos años; pues aunque la permision pedida era pequeña, se haria en efecto grande por las trazas que enseñaba la grangería, y el conocimiento del ahorro de costos y fletes, que facilitarian los medios de empezarse este particular comercio con perjuicio de aquel general, abriendo una puerta mas ancha sin comparacion á la que ya lo estaba, para extraer la plata del Potosí, y oro del Perú.

Con vista de este informe, y de los documentos remitidos del mismo reyno, así por el Virey y Oficiales reales, como por personas particulares, se expidió Cédula en 8 de Septiembre de 1618, en la qual, suponiendo que no convenia abrir por el rio de la Plata la contratacion con estos reynos, sino que se guardase inviolablemente la provision antigua, se concedieron sin embargo á las referidas ciudades, por el término de tres años, dos permisos que no habian de exceder de cien toneladas cada uno, con diversas condiciones y libertades, entre ellas la de que pudiesen internar

 el

al Perú algunas de las mercaderías registradas, precediendo manifestarlas ante los Oficiales reales para que les diesen los correspondientes despachos; pero con la obligacion de pagar en la aduana de Córdoba del Tucuman, que entonces se estableció, un cincuenta por ciento sobre los derechos cargados en los géneros por lo correspondiente á almoxarifazgo y avería, sopena de confiscacion y otras muy severas á los contraventores, segun puede verse con mas individualidad en la citada ley 1. tít. 14. lib. 9. de la Recopilacion de Indias.

De ella y de las siguientes se infiere que continuaron los permisos á Buenos Ayres con las mismas limitaciones, y lo comprueba expresamente la Cédula de 7 de Febrero de 1622, ó ley 31. tít. 42. lib. 9. de la Recopilacion de Indias que ya citamos en el artículo de las licencias; pero nunca pudieron combinarse los extremos de proveer aquellas provincias de todo lo necesario, evitando su despoblacion, y no perjudicar al mismo tiempo al comercio de galeones en los términos que se juzgaba necesario ó mas util mantenerlo.

Así se manifiesta en otra Cédula de 19 de Noviembre de 1665: y aunque en el mismo año se estableció Audiencia real en Buenos Ayres, creyendo fomentar de este modo la poblacion de la provincia, y contener el desórden de las internaciones, no se logró el fin, quizá porque el remedio no era proporcionado á la enfermedad, y antes bien opuesto á la naturaleza del comercio, que exîge en todos tiempos y lugares libertad y proteccion.

Continuaron despues las solicitudes de Buenos Ayres para la prorogacion de registros, y dar salida á sus frutos, que consistian principalmente en algunos cueros de ganado vacuno y lana de vicuña; pero continuó tambien la contradiccion de los comercios de España y del Perú, aunque el primero la hizo las mas veces siendo preguntado por el Consejo. Ambos inclinaban á que nada

da seria tan conveniente como la absoluta prohibicion de registros, fundandose en que eran perjudiciales á la negociacion general que se hacia por Tierrafirme, y en que las provincias del rio de la Plata tenian todo lo necesario para la vida humana, y podian pasar sin la venta de sus efectos. Añadian que estos no eran de mucha consideracion, y que de no extraerlos aquellas, no les resultaria notable perjuicio; pero que si experimentasen alguno, era menos malo que lo sufriesen ellas, que no un comercio tan grande como el de los galeones, el qual caminaria á su ruina, si se toleraba aquella senda en que se habian encontrado tantos tropiezos.

Reflexîonaba tambien el Consulado de Sevilla en sus informes, que la isla de S. Gabriel, situada en el rio de la Plata, estaba dominada por extrangeros, los quales la mantenian como medio proporcionado para las introducciones ilicitas, y que estas se harian con menos riesgos en las provincias de arriba, siempre que hubiese permisos para Buenos Ayres, con facultad de internar. El Fiscal del Consejo de Indias apoyó estas reflexîones, hasta proponer que en caso de concederse algun permiso, deberia ser con exclusion absoluta de la provincia del Tucuman, extinguiendose la aduana establecida en Córdoba, pues no podian igualar sus productos á los perjuicios que causaban las internaciones permitidas por las citadas Cédulas de 618 y 622, con el cincuenta por ciento sobre sus derechos, ni menos á las ilicitas que executaban los extrangeros á la sombra de aquellas, conduciéndolas de la colonia del Sacramento é isla de S. Gabriel.

Aunque la Audiencia de Contratacion conocia el daño de continuarse el comercio por Buenos Ayres, como tocaba tambien el inconveniente de dexar sin alguno aquella provincia, propuso que entre la absoluta prohibicion y las permisiones de tiempo limitado, podia haber el medio de que aquellas provincias despachasen en cada

año

año un navio de registro de porte de cien toneladas, diez mas ó menos, confiscandose con su carga el que excediese de aquel buque, pues este le parecia bastante á la Audiencia para que de retorno llevase los géneros y mercaderias de España, que se pudieran consumir allí, sin el riesgo de que se internasen al Potosí, ni causaran perjuicio al comercio del Perú, del qual dependia la continuacion de los galeones.

Nada parece que se resolvió sobre este medio término propuesto por el Presidente y Jueces de la Casa de Contratacion, ni era creible se lograsen los dos objetos que se proponian aquellos Ministros, segun se infiere de lo que el mismo Tribunal y el Consulado expusieron al Consejo en carta de 24 de Febrero de 1665, en que reproducen lo que habian representado en 3 de Diciembre de 1663; y de lo que la Audiencia manifestó en 12 de Enero de 66, remitiendo un papel del Consulado, el qual repitió su informe en derechura en 31 de Agosto del mismo año, con motivo de haber tenido noticia de solicitarse permisos para Buenos Ayres. Posteriormente renovaron sus representaciones ambos Tribunales en diversos tiempos en que se pidieron registros para aquel destino, y apoyaron los perjuicios que de ello resultaban, los Vireyes del Perú, el Consulado de Lima, los Oficiales Reales, y Presidentes de las Audiencias de aquellas partes.

Sin embargo de todas estas representaciones y uniforme dictamen de los dos comercios de España y de la América Meridional, se continuó la práctica de conceder estos permisos, y nos consta de ella, á lo menos hasta el año de 1680, en que se promulgó el código de leyes de Indias; pues en el citado tít. 14. del lib. 9. se insertaron como leyes en vigor varios capítulos de la citada Cédula de 7 de Febrero de 1622, relativos á estas permisiones, limitadas segun hemos dicho.

Por una de estas leyes se manda que para exîgir en la

la aduana de Córdoba el cincuenta por ciento de las mercaderías entradas por Buenos Ayres, se aforen ó avalúen estas por los precios comunes que tuvieren en el Perú, enviando razon la Audiencia de Charcas de quales sean: por otra se prohibe pasar por la dicha aduana hácia el rio de la Plata este metal, ó el oro, sea en moneda, pasta, ó labor de qualquiera género; y se declara confiscado el que se hallare dentro de las veinte leguas antes de llegar á Córdoba: por otra se previene que los ministros de dicho puerto seco puedan no solo reconocer las personas de los que pasaren por él, registrándolas prolixamente y sus equipages, por si llevan oro ó plata, sino tambien proceder en estas causas por via de denuncia, haciendo las mas exâctas pesquisas para averiguar los fraudes, y visitando los ministros de Buenos Ayres á los navios que de allí salieren, por si se hubiése embarcado en ellos alguna plata ú oro. Tambien se prohibió por otra de las dichas leyes, entrar por el puerto de Buenos Ayres al Perú pasagero alguno que no llevase para ello especial licencia del Rey, mandando que el que se encontrase en qualquiera parte, fuese condenado á galeras, y perdiese todos sus bienes; pero por el contrario se permite en otra ley que todas las mercaderías del Perú puedan pasarse á las provincias del rio de la Plata sin pagar derechos algunos, exceptuados siempre el oro y plata.

Despues del año de 1680 hubieron de continuar los permisos en los mismos ó semejantes términos por todo el siglo XVII, y los primeros veinte años del presente; así porque es inverosímil se revocasen tan pronto las leyes recientemente promulgadas, como por lo que da á entender D. Joseph Rubalcava al fin del cap. 13. de su citada obra.

Ni parece se hizo novedad en este punto por la Cédula ó proyecto de 5 de Abril de 1720, puesto que en él se incluyó capítulo *de lo que se ha de pagar por los fle-*

fletes de España para Buenos Ayres, de lo que se cargare en las naos que hicieren viage a aquel puerto, avaluando á doce dozavos los rangotes que se embarcaren en los navios de la real armada, y á once dozavos los que fueren en los de particulares.

Tenemos alguna noticia de permisos para el rio de la Plata concedidos por los años de 718, poco mas ó menos, á un D. F. Pose en los términos dichos, ó por asiento ó contrata particular; pero no podemos puntualizar esta especie, ni importa mucho para nuestro intento, como tampoco otra contrata que hubo por los años de 741 ó 42 con D. Francisco Alzaybar, para enviar á Buenos Ayres pertrechos y municiones de guerra en un navio despachado de los puertos de Francia, y que habia de tocar en el de Cádiz, donde por sospechas de fraude se quedó sin hacer el viage, á conseqüencia de una causa malamente seguida, que despues se declaró nula en el Consejo de Indias, absolviendo á Alzaybar con reserva de daños y perjuicios, que tambien litigó posteriormente, y se executoriaron á su favor en el mismo supremo tribunal.

Es de advertir en este lugar, que extinguidos los galeones en 740, como ya diximos, y no restablecidos con las flotas en 754, subsistió sin embargo la navegacion de Buenos Ayres con las mismas limitaciones que antes, no obstante haber faltado los dos poderosos motivos que las causaban, esto es, el fomento de las ferias de Portovelo para los comerciantes de España, y el interes de los del Perú en que no hubiese otra puerta que aquella para la contratacion con sus provincias.

Así consta por el exórdio de la Cédula circular expedida por la via reservada de Indias con fecha de 2 de Febrero de 1778. En él se dice, que atendiendo á *no subsistir ya la colonia del Sacramento sobre el rio de la Plata, y haber faltado la causa principal que motivó la prohibicion de hacer el comercio de estos reynos*

á

á los del Perú por la provincia de Buenos Ayres, habia resuelto S. M. ampliar la concesion del comercio libre contenida en real decreto de 16 de Octubre de 765, é instruccion de la misma fecha á la dicha provincia, *con internacion por ella á las demas de la América Meridional, y extension á los puertos habilitados en las costas de Chile y el Perú.* Por la misma Cédula se establecieron las reglas para hacer este comercio, muy semejantes en la substancia á las de la instruccion de 765 para el de las islas de Barlovento, y provincias de Campeche, y rio de la Hacha, que insinuamos en el artículo de los *puertos habilitados*, y de que volverémos á hablar en los siguientes.

Por último, esta concesion se incluyó en la general del reglamento del comercio libre de 12 de Octubre del mismo año de 778, igualando la navegacion mercantil del rio de la Plata á la de los demas puertos habilitados en las Indias, y sobre el mismo pie subsiste actualmente.

Concluido todo lo que hemos averiguado en órden á los buques mercantiles del comercio de Indias, su porte, armamento, licencias, método de navegacion en conserva ó sin ella, desde el descubrimiento de aquellos reynos; debemos tratar ahora de su carga, y de las providencias relativas á ella; y procurarémos executarlo con el mismo órden, division y cronología que hasta aquí hemos observado.

PARTE TERCERA.

DE LA CARGA HABILITADA

PARA EL COMERCIO DE LAS INDIAS.

Bien se conoce que no hablamos aquí de todo lo que pesa ú ocupa buque en un baxel, sino unicamente de lo que se embarca para transportarlo por via de comercio ó negociacion. La aguada, las municiones de guerra y boca, y aun lo que se llama propiamente equipage de los oficiales, tripulacion y pasageros, son en rigor una verdadera carga de los navios; pero no pertenecen principalmente al comercio, y mas bien tocan al aviamiento de los buques y de las personas que van en ellos; sobre lo qual hemos dicho ya lo bastante en los lugares correspondientes de esta obra.

Tratarémos pues en esta parte de lo que se llama rigorosamente mercaderías, y de las providencias generales relativas á ellas, dividiendo en artículos lo que pertenece á las habilitadas, ó prohibidas para este comercio, formalidades con que deben embarcarse, y fletes ó portes de su conduccion.

ARTÍCULO PRIMERO.

De las mercaderías habilitadas para este comercio.

En esta materia debemos suponer por regla general, que todo género ó fruto embarcado por cuenta y riesgo de comerciantes habilitados para la carrera, ha sido y es permitido para esta negociacion, como no estuviese prohibido expresamente, y por lo mismo tratarémos

solo de las prohibiciones, puesto que sabidas estas, se sabe tambien que toda otra cosa es permitida para este comercio.

Desde sus principios se expidieron providencias puntualizando algunos renglones aunque pocos, que no podian llevarse á las Indias, y ya en Cédula de 16 de Agosto de 1519 [1] dixo el Rey D. Cárlos I. á los Jueces Oficiales de Sevilla: *ya sabeis como ha muchos dias, que entre las cosas que estan prohibidas y vedadas que no se puedan pasar á Indias, Islas, é Tierrafirme del mar Océano, está mandado y prohibido que no se pasen piezas de plata ni oro labradas sin nuestra especial licencia para ello;* y porque S. M. estaba informado que hasta aquella fecha se habia *puesto mal recaudo en este punto*, mandó que no se dexasen pasar sin real permiso tales alhajas, pena de confiscacion de ellas, y de las otras personales que *sobre ello* dice *estar impuestas*, ordenando al mismo tiempo que esta resolucion se pregonase en los lugares acostumbrados del arzobispado de Sevilla y obispado de Cádiz.

La referida Cédula solo habló del oro y plata labrados, y aunque supone otras cosas prohibidas, no las explica; pero en una provision librada en 25 de Febrero de 1530 [2] se especifica mas la materia. A esta resolucion dió motivo una instancia de la ciudad de Málaga, para que se declarase quales eran las cosas vedadas y prohibidas para pasar y llevar á las Indias; y el mismo Rey D. Cárlos con su madre Doña Juana declararon, no solo las personas libres que no podian pasar á aquellos reynos (de que hemos hablado en su lugar) sino tambien renovando la prohibicion de llevar á Indias el oro y plata labrados, la extendieron á estos metales por labrar en qualquiera manera, *y á las piedras y perlas*

1 Tom. 4. pág. 208. colec.
2 Tomo 4. pág. 135. colec.

las engastadas y por engastar, *moneda de oro*, *plata*, *y vellon*, y á los esclavos blancos y negros; añadiendo que el maestre que llevase estos en su nao sin expresa real licencia, incurriese en la pena de 50@000 maravedis, aplicadas las dos tercias partes á la cámara y fisco, y la otra al denunciador.

Ya antes de esta fecha, por Cédula de 11 de Mayo de 1526 [1] estaba mandado que no se llevasen á las Indias negros ladinos, y se infiere del contexto de esta prohibicion que se habla en ella de los esclavos y no de los libres, puesto que la razon que se insinúa es, que siendo aquellos de malas costumbres, en España no se quieren servir de ellos, y en las Indias aconsejan mal á los otros negros pacíficos y obedientes al servicio de sus amos.

En otra Cédula de 19 de Diciembre de 1531 [2] se renovó lo mandado anteriormente sobre que *no se pasen á las Indias ningunos esclavos berberiscos* sin licencia del Rey, porque S. M. habia sabido que sin embargo de la prohibicion *los llevaban registrados por esclavos*; y en otra Cédula de 28 de Septiembre de 1532 [3] se mandó por el Consejo, que no se llevasen á las Indias *ningunos esclavos de la isla de Gelofe* sin real permiso, porque se habia sabido que esta costa de negros *soberbios, inobedientes, revolvedores é incorregibles*, era la causa de los alzamientos de negros y muertes de christianos, *que habian sucedido* en Puerto-Rico, y en las otras islas.

En Cédula de primero de Mayo de 1543 [4] se prohibió tambien llevar esclavos mulatos aun á las personas que tuviesen licencia del Rey para conducir negros á

1 Tom. 4. pág. 384. colec.
2 Tom. 4. pág. 383. colec.
3 Tom. 4. ibi. colec.
4 Tom. 4. pág. 304. colec.

á Indias; y en otra de 16 de Julio de 1550 [1] se previno á los Jueces Oficiales de Sevilla, que no dexasen pasar *ningun esclavo negro que sea de Levante ni se haya traido de allá, ó que se haya criado con morisco, aunque sean de casta de negros de Guinea.* En el exórdio ó relacion de esta Cédula se dice (y es de notar por lo que pueda conducir á la historia del miserable comercio de negros) haberse informado al Rey, *que á causa de se haber encarecido el precio de los esclavos negros en Portugal, y en las islas de Guinea y Cabo-Verde, algunos mercaderes y otras personas que entienden en pasar de ellas á las Indias, han ido y enviado á comprar negros á las islas de Cerdeña, Mallorca, y Menorca, y otras partes de Levante, para los pasar á las dichas Indias, porque diz que allí valen mas varatos; y porque los negros que hay en aquellas partes de Levante diz que son de casta de moros, y otros tratan con ellos, y en una tierra nueva donde se planta agora nuestra santa fe católica, no conviene gente de esta calidad* &c. De aquí se infiere, que no el horror á la esclavitud (contraria al derecho natural y divino, quando es involuntaria y sin delito que la merezca por pena) sino el temor de que se pervirtiesen en la religion los fieles habitantes de las Indias, fué la causa motiva de prohibir llevar á ellas los negros levantiscos.

Por una de las ordenanzas de la Casa de Contratacion del año de 1552 [2] se mandó tambien que no se llevasen á Indias sin real licencia esclavos ni esclavas; blancos ni negros, loros ni mulatos; añadiendo que si el esclavo llevado sin este requisito fuese *berberisco, de casta de moros ó judios, ó mulato*, se volviese á traer á España á costa del que le hubiese conducido; y todos los pasados sin licencia se confiscasen y aplicasen al fisco. El en-

1 Tom. 4. pág. 383. colec.
2 Tom. 4. pág. 381. colec.

envio en partida de registro de los esclavos berberiscos ó de casta de moros se habia ya ordenado antes en provision de 13 de Noviembre de 1550 para con todos los de esta clase que estuvieran en Indias, aunque no se aprehendieran al tiempo de sacarse de estos reynos ó introducirse en aquellos, y en esta provision se inserta otra de 14 de Agosto de 1543 en que se habia mandado lo mismo [1].

En Cédula de primero de Febrero de 1570 [2] se previno que los que tuviesen real licencia para llevar ó enviar á las Indias *alguna cantidad* de esclavos negros, *ansí para los vender y contratar, como para su servicio*, no pudiesen llevar ni remitir los que fuesen casados, sin que los acompañasen sus mugeres é hijos.

Prohibióse igualmente por Cédula de 29 de Septiembre de 1543 (de que se formó la ley 4. tít. 24. de la Recop. de Indias) llevar á ellas *libros de romance que traten de materias profanas y fabulosas, y historias fingidas*, como tambien por otras Cédulas de 10 de Diciembre de 1566, y 5 de Julio de 1568 se mandó *que no pasen á las Indias ningunas armas ofensivas ni defensivas, sin licencia expresa del Rey*, segun se dice en la ley 12. tít. 5. lib. 3. de la Recopilacion de aquellos reynos; y en consequencia de esto se previno á los Jueces Oficiales de Sevilla por Cédula de 8 de Febrero de 1575 (de que se formó la ley 36. tít. 35. lib. 9.) tuviesen mucho cuidado en las visitas de los navios para impedir que fuesen á las Indias *pistoletes y arcabuces* menores de marca, imponiendo á los que los llevaren *las penas de las armas prohibidas*. Ultimamente por Cédula de 22 de Noviembre de 1621 se prohibió pasar á las Indias *hierro de Lieja en barras, clavazones, hazadones, herraduras* ni otras obras, segun se lee en la ley 35. del ci-

1 Tom. 4. pág. 381. colec.
2 Tom. 4. pág. 385. colec.

citado tít. 35. lib. 9, y en el n. 10. cap. 16. lib. 2. del Norte de la contratacion, que cita la ordenanza 126. de las comunes de la casa.

En los siglos XVI. y XVII. no hémos hallado otras prohibiciones. Sin embargo, como entre las cosas vedadas de conducirse á las Indias se comprehenden los esclavos, y esta prohibicion no era absoluta, sino que cesaba siempre que se obtuviese real licencia, la qual se concedió muchas veces desde los primeros años del descubrimiento de las Indias, parece no será fuera de propósito decir en este lugar algo del origen y progresos del trato de negros, por lo que corresponde á los españoles, que quizá fueron los primeros que lo practicaron; ya que por increible desgracia de la especie humana, y por una ofuscacion mas increible de los clarísimos principios de la razon natural, de la religion, y de la política, arrastradas las naciones de Europa de un interes mal entendido, llegaron en estos últimos siglos á poner entre las cosas comerciables, á otros racionales, é igualmente hombres que los européos, sin otra diferencia que la del color, y la de haber nacido en la Africa: novedad tanto mas extraña, quanto el principio de este inhumano comercio, y las reglas ó legislacion del trato de esclavos se han establecido en unos tiempos, y en unos reynos los mas civilizados del mundo. No obstante, es preciso advertir (aunque sea mas larga esta digresion) que no censuramos por esto á los Soberanos que han permitido, y aun fomentado aquel iniqüo comercio; porque todos saben que el gobierno puede y debe, en ciertas circunstancias, tolerar, y aun dirigir con reglas las acciones públicas de los vasallos, sin que de aquí se infiera necesariamente la licitud ó ilicitud de estas; como se ha visto en los lupanares, permitidos y aun autorizados por mucho tiempo en España, y tolerados todavia en la misma Roma; y como en quanto á la esclavitud de los negros se demuestra hasta la evidencia en la

pre-

preciosa obra de *La causa de los esclavos negros, y de los habitantes de la Guinea llevada al tribunal de la justicia, de la religion, y de la política; ó historia del trato y esclavitud de los negros* por Mr. Frossard, escrita en frances, é impresa en dos tomos en octavo en Leon año de 1789; pero volvamos á nuestro intento [1].

Hemos dicho que estaba prohibido llevar esclavos á las Indias sin licencia particular del Rey, pero estas se daban freqüentemente por la falta que se decia haber de gente de trabajo y labradores en aquellos reynos, y por la necesidad de beneficiar los ingenios de azucar y las minas. Con el objeto pues de proveer á estos ramos, y de que no creciese demasiado el valor de los esclavos, se mandó en Cédula de 6 de Junio de 1556 [2] que hubiese tasa en la venta de negros, disponiendo que no se pudiesen vender en las islas Española, de Puerro-Rico y Cuba, ni en las otras, á mas de cien ducados cada pieza: en las provincias de Cartagena, Tierrafirme, Santa Marta, Venezuela, Honduras y Guatemala á ciento y diez ducados: en la de Nicaragua, y en la de Nueva España á ciento y veinte: en las provincias del Perú y rio de la Plata á ciento y cincuenta: en las del nuevo reyno de Granada y Popayán á ciento y quarenta: y en las provincias de Chile á ciento y ochenta ducados; siendo de notar que para las negras que fuesen de Cabo-Verde, se permitió en todas partes el aumento de precio

1 En 27 de Abril de 1792 se aprobó en la Cámara de los Comunes de Inglaterra (despues de largas discusiones en los dias anteriores) el parecer del caballero Kenatchbull, de que la abolicion del comercio de negros se efectuase el dia primero de Enero de 1796. Mercurio de España, Mayo de 1792, pág. 63; y habiendo pasado inmediatamente este Bill á la Cámara Alta, se ha detenido en ella sin resolucion. De suerte que todavía no se ha tomado en el presente mes de Abril de 1794, segun se lee en los debates de la Cámara de los Comunes en la sesion de 7 de Febrero de este año. Gazeta Courier de Londres de 11 de Febrero de 1794.

2 Tomo 4. pág. 398. colec.

cio de veinte ducados mas por pieza. En otra Cédula de 3 de Octubre de 1558 [1] se declaró que la pena impuesta á los que no observasen aquella tasa, se entendiese solo con el vendedor; pero despues en 15 de Septiembre de 1561 [2] se revocó la citada Cédula de 1556, declarando que cada uno tuviese libertad de vender los negros en las Indias como pudiera.

Hasta el año de 1586 solo hallamos noticia de licencias particulares para llevar esclavos á las Indias sin contrata formal ó asiento hecho con alguno; pero por una Cédula de 2 de Enero de dicho año [3] ya consta que el Rey dió licencia á Gaspar de Peralta, ó á quien su poder hubiese, para que de los reynos de Castilla y Portugal, isla de Cabo-Verde y Guinea pudiera pasar á qualquier parte de las Indias (exceptuada la provincia de Tierrafirme) *doscientos ocho* esclavos negros, la tercia parte hembras, libres de todos derechos, *así de los dos ducados de la licencia* de cada uno de ellos, como de los de almoxarifazgo, y de otros qualesquiera que se debiesen en los puertos de la introduccion; *por quanto* (añade S. M. en la misma Cédula) *dos cuentos, trescientos y quarenta mil maravedis con que por ellos me servis, y en los dichos esclavos se monta á razon de treinta ducados la licencia de cada uno de ellos, me los habeis de dar y pagar, y tengo por bien se os reciban en cuenta en partida de mayor suma que decis se os debe del principal, y caidos de ciertos juros de la Casa de Contratacion de Sevilla*, con tal que Peralta diese fianzas de que si llevase algunos esclavos por Tierrafirme á las provincias *del Perú y Chile*, ó á otras partes, no se quedarian en la del desembarco, sino que pasarian á las dichas de Chile y el Perú, sopena de perder los que per-

S ma-

1 Tom. 4. pág. 399. colec.
2 Tom. 4. pág. 400. colec.
3 Tom. 4. pág. 413. colec.

maneciesen allí, y pagar ademas doscientos ducados aplicados por tercias partes á cámara, juez, y denunciador. Hicieronse tambien en la misma Cédula otras prevenciones, entre ellas la de que todo fuese registrado previamente por los Jueces de la Casa de Contratacion (confiscandose los negros que llegasen vivos sin registro, ó el valor de los muertos) y la de que si algunos de los registrados pereciesen en el viage, no fuese el Rey obligado á dar nueva licencia para cargar otros en su lugar, sino es *pagando de nuevo* Peralta los derechos que de ellos se debiesen. Finalmente se previno que los navios de este asiento saliesen á navegar en conserva de alguna de las flotas que pasaban á Indias, y que los administradores que tenia el Rey *en los puertos donde se hubiesen rescatado y contratado los dichos esclavos*, certificasen á espalda del registro los que se fuesen cargando á cuenta de la contrata, dexando en libertad al asentista de vender sin tasa á los precios que quisiese y pudiese.

Por lo que acabamos de referir se ve que no fué el primer asiento de negros, como dice Veytia, [1] el de Reynel en 1595; pero es cierto que en este año se executó uno mucho mayor en tiempo y cantidad de piezas de esclavos, por Cédula de 30 de Enero del mismo, que se halla á la letra en la pág. 401 tom. 4. de la citada coleccion de 1596.

En esta Cédula, que contiene quarenta y seis capítulos, se asentó y contrató con Pedro Gomez Reynel, que por tiempo de nueve años él solo pudiese llevar á las Indias en cada uno de ellos los esclavos negros *cuyas licencias yo* (dice el Rey) *he acostumbrado á vender*, sacándolos de Sevilla, Lisboa, islas de Canaria, Cabo-Verde y Santo Tomé, Angola y Mina, ó de otras qualesquiera partes por su cuenta, o la de los sugetos á quienes cediese la licencia.

En.

1 Lib. 1. cap. 35. n. 10. de su Norte.

Entre los muchos capítulos de esta contrata extractarémos los que nos parecen mas principales ó curiosos. Era el segundo de ellos que Reynel se obligaba á llevar en cada año á las Indias quatromil doscientos y cincuenta esclavos, sopena de pagar por cada pieza que dexase de remitir diez ducados, sin perjuicio de satisfacer por entero la renta anual que se capitulaba por este asiento; é igualmente se obligó baxo la misma pena á *meter vivos* cada año en las Indias tresmil quinientos de los quatromil doscientos y cincuenta de la contrata, y que los que faltasen de este número por muerte ú otro accidente, los entraria en otro año; de suerte que al cumplimiento de los nueve habrian entrado completos en aquellos reynos treinta y ochomil doscientos y cincuenta esclavos vivos, que era el número que correspondia al de quatromil doscientos y cincuenta en cada un año; y que ninguno de ellos habia de ser *mulato, ni mestizo, turco, morisco, ni de otra nacion, sino negros atezados de las dichas islas y provincias de la corona de Portugal.* Por otros capítulos se dixo que habia de ser obligado á llevar dosmil negros á las partes y lugares de las Indias que se le mandase, apercibiéndole quince meses antes: que por tiempo de veinte dias habia de esperar con los negros en los puertos á donde llegase, y pasado este término sin haber acudido compradores, llevando certificacion de esto, pudiese pasar á venderlos á otros parages de las Indias: que pudiese navegar seiscientos negros por el rio de la Plata mientras no hubiese inconveniente en la dicha navegacion: que los Vireyes y Audiencias habian de proveerle de jueces de comision todas las veces que los pidiese Reynel, á su contento y satisfaccion: que aunque fuesen pasados los nueve años del asiento, conociesen los jueces de lo tocante á él: que los negros se pudiesen navegar en navios sueltos: que los navios para pasar los negros fuesen del porte que quisiese Reynel: que la gente que fuese en los navios habia de ser caste-

llana ó portuguesa : que habia de pagar por el asiento 900☉000 ducados : que para cumplimiento de él prestase las fianzas competentes : que ningun esclavo de los que navegase quedase en Tierrafirme : que fuese obligado á vender las licencias fiadas, á los plazos que pareciere al Consejo de Indias : que pudiese arrendar los tratos de Santo Tomé, Cabo-Verde, Angola, Mina, y otras de Guinea para llevar esclavos á las Indias, con tal que los contratantes de Cabo-Verde le sirviesen con la quarta parte del precio en que se vendiesen, y los de Santo Tomé, Mina y Angola con el tercio : que pudiese tener factores en los dichos parages y en los demas rios, para que hiciesen asiento de los negros que llevase, y confrontasen los registros : que para el buen aviamiento de las cosas tocantes á este asiento, los factores fuesen castellanos ó portugueses, y no de otras naciones, precediendo la aprobacion del Consejo : que Reynel ni sus factores no tratasen en las Indias, salvo conforme á este asiento : que el procedido de los esclavos se presentase en la Casa de Contratacion: que en caso de levantamiento ó suceso que impida la navegacion, se pudiese suspender este asiento : que pasados los nueve años de él, no se habian de navegar mas esclavos por este asiento: que las personas que tuviesen parte en él habian de ser portugueses : que habia de presentar de dos en dos años, durante los nueve, relacion cierta y verdadera, jurada y firmada de su nombre, de todos los esclavos que en cada uno hubiese navegado y llevado á las dichas Indias; y por último, que el tenor de este asiento no habia de perjudicar á los derechos de la corona de Portugal; pero prometió el Rey y aseguró *por su palabra real*, que se guardaria y cumpliria lo capitulado en este, sin que en ello hubiese *falta ni innovacion alguna.*

Muerto en 1600 Pedro Gomez Reynel, sin haberse cumplido el tiempo de su contrata, entró en ella con las mismas condiciones Juan Rodriguez Cutiño desde prin-

principios de 601, y continuó hasta fin de 609, desde cuya fecha se administró esta provision por cuenta de S. M., encargandose de ella uno de los Jueces Oficiales de la casa hasta el año de 1615.

En este se hizo nuevo asiento con Antonio Rodriguez de Elvás, que duró hasta 622, y en este tiempo se despacharon veinte y nuevemil quinientos setenta y quatro piezas de esclavos; porque lo capitulado era poder llevar en cada año cincomil, considerando que de ellos llegarian tresmil quinientos vivos, y previniendo que el asentista fuese obligado á traer certificacion de los Oficiales Reales de Cartagena y Veracruz, por la qual constase si habian llegado vivos algunos mas de los tresmil quinientos, para pagar la demasía. Obligóse tambien Elvás á satisfacer por este privilegio exclusivo 115@000 ducados anuales; y solo se hizo mencion de los puertos de Cartagena y Veracruz, porque unicamente para ellos se entendió este permiso, excluido entonces y para siempre el de Buenos Ayres, como lo refirió el Tribunal de la casa en carta escrita al Conde de Peñaranda, á la sazon Presidente de Indias, en 3 de Enero de 1665.

Desde el año de 1621 en que murió Elvás, volvió á administrarse este ramo á cargo del Presidente y Jueces de Contratacion, los quales hacian contratas particulares con algunas personas para el envio *ó rescate* de cierto número de negros, y estas contratas se llamaban *avenzas*, abreviado de la palabra *aveniencias*; deduciendose tambien de una Cédula de 13 de Octubre de 1622, que se permitió, á lo menos por algun tiempo, que pudieran navegarse esclavos á las Indias desde Lisboa, con tal que los registros se hiciesen en Sevilla; aunque este permiso hubo de durar muy poco, respecto á constar que en fin de Abril de 1630 concluyó otro asiento que se habia hecho con Manuel Rodriguez Lamego [1].

En

1 Este asiento por ocho años con Lamego empezó á correr desde

En 1631 se ajustó otro por ocho años con Melchor Gomez y Christobal Mendez de Sandoval, [1] del qual tambien ignoramos quanto tiempo duró; pero sabemos que fué el último que se hizo con portugueses, y que desde el levantamiento de Portugal en 1640, no se capituló otro alguno con los de esta nacion.

Desde dicho año de 640 pasaron algunos sin que hubiese quien tratase de hacer este género de asientos, á que nunca se habian ajustado los castellanos, como dice oportunamente D. Joseph de Veytia. Los portugueses, como rebeldes, no podian ser admitidos á contrata alguna; y aunque en 1656 quisieron entrar en la de negros los holandeses, tampoco se les admitió, porque pedido informe al Tribunal de la casa, y este al Consulado, expuso aquel en carta de 2 de Enero de 657 los graves perjuicios que resultarian del nuevo asiento. Iguales pretensiones debió de haber antes por parte de los mismos holandeses, y aun de ingleses, pues el Consulado cita en su informe otros que habia hecho sobre el mismo asunto en 1642, y 1655. El mismo Veytia asegura que desde el año de 1639 corrió la provision de negros por administracion, á cargo del Presidente y Jueces de la casa. Lib. 1. cap. 35. n. 18. de su Norte.

En el de 1662, [2] Domingo Grillo, y Ambrosio Lomelin, por medio de Fr. Juan de Castro, propusieron un nuevo contrato para introducir en las Indias en el término de siete años veinte y quatromil quinientos negros; y con efecto en 5 de Julio del dicho se otorgó escritura con

de primero de Mayo de 1622, baxo quarenta y ocho condiciones, segun consta de una dilatada Cédula de 12 de Agosto de 1623, inserta en la coleccion de tratados de paz &c. publicada con real órden en 1744 por D. Joseph Antonio Abreu y Bertodano; parte primera del reynado de Felipe IV. pág. 346.

1 Coleccion de Abreu, parte 2. de Felipe IV. pág. 288.

2 Coleccion de Abreu, parte 7. del reynado de Felipe IV. pág. 547.

con estos asentistas, la qual fué aprobada por Real Cédula de 31 del mismo mes. Las condiciones de este asiento fueron diez y nueve, y las refiere todas D. Joseph de Veytia en el n. 19. del cap. 35. lib. 1. de su Norte. Asi omitimos repetirlas.

Dirémos unicamente que la contrata de Grillo y Lomelin, no solo se continuó por los siete años (que empezaron á correr desde primero de Marzo de 1663) sino que se prorogó hasta el de 1675, á pesar de la constante contradicion que siempre hicieron conformes los Jueces de la casa y el Consulado, en 3 de Enero de 1665, 29 de Julio y 2 de Agosto de 1667, 20 de Octubre de 668, 22 de Febrero, 5 y 24 de Marzo de 669; y aun se ampliaron algunas condiciones á favor de los asentistas.

En 25 de Septiembre de 1674 se ajustó [1] otro asiento por cinco años (que empezaron á correr en 28 de Agosto de 75) con Antonio Garcia, y D. Sebastian de Siliceo; y por haber quebrado estos asentistas, é imposibilitadose de pagar los 250© ducados de las anticipaciones ofrecidas, se hizo en 10 de Febrero de 1676 otro nuevo asiento [2] con el comercio y consulado de Sevilla por igual término de cinco años.

Otra semejante contrata se otorgó en 27 de Enero de 1682 con D. Nicolás Porcio, vecino de Cádiz, apoderado y fiador de D. Juan Barroso, [3] con el mismo plazo de cinco años; pero en 9 de Septiembre de 1692 se hizo asiento con D. Bernardo Marin de Guzman, por el término de cinco años, y en la escritura (está á la letra como las demas ya citadas en la página 300 de la parte tercera del reynado de Cárlos II. en la coleccion de Abreu) se dice que los cinco años habian de *empezar á cor-*

1 Coleccion de Abreu, P. 2. del reynado de Cárlos II. pág. 127.
2 Coleccion de Abreu, en la citada parte, pág. 217.
3 Coleccion y partes citadas, pág. 473.

correr desde el dia que feneciere el asiento de esta negociacion que tiene hecho D. Nicolás Porcio, que es á 9 de Enero de 1694. De aquí se infiere que el asiento de Porcio, y Barroso, ó se prorogó, ó no empezó á correr hasta mucho tiempo despues de la fecha de la referida escritura de 27 de Enero de 682.

Tampoco hubo de tener cumplido efecto el asiento de Marin de Guzman, pues en 12 de Julio de 1696 se ajustó otro [1] con D. Manuel Ferreyra de Carvallo, á nombre de la real compañía de Guinea establecida en el reyno de Portugal, por el tiempo de seis años y ocho meses, que debian contarse desde el dia 7 de dicho mes de Julio, y cumplir en el 7 de Marzo de 1703; pero es presumible que se cortó esta contrata á fines del año de 1700, con motivo de la novedad en la sucesion al trono de España.

A lo menos es cierto que en 27 de Agosto de 1701 se firmó en Madrid un tratado entre nuestra Corte y la de Paris para la provision de negros en las Indias españolas, el qual duró hasta el año de 1713, y sus capitulaciones fueron muy semejantes á las del asiento que se hizo despues con la Inglaterra.

No hablarémos de este famoso asiento con los ingleses, capitulado en la paz de Utrech, á pesar de los gravísimos perjuicios que causó, especialmente en el comercio del nuevo reyno, y del Perú por Tierrafirme; porque todo lo que pertenece á este tratado es bien notorio, y no hay quien ignore que se acabó en 1740, y quedó extinguido para siempre en la paz de 1748.

Tampoco podemos asegurar si despues de esta fecha hubo alguna contrata de negros con otros particulares nacionales ó extrangeros, hasta que se ajustó la de Aguirre Aristegui y compañía en 12 de Marzo de 1765, por escritura pública otorgada con esta fecha, ante D. Juan An-

1 Coleccion de Abreu, parte 3. de Cárlos II. pág. 366.

Antonio de Montes, escribano de cámara de la real Audiencia de Contratacion, aprobada por real Cédula de 15 de Octubre del mismo año, que anda en manos de todos, como la de su renovacion con nuevas gracias en 1773 por seis años, que cumplieron en 779.

En 13 de Febrero de 1780 se comunicó al Consejo de Indias por el ministerio de ellas: que habiendo finalizado la última próroga de la contrata de la referida compañía, se habia servido el Rey *conceder á sus vasallos de América (exceptuando á los de la comprehension de las provincias del rio de la Plata, Chile, y Reyno del Perú) el permiso de proveerse de negros de las colonias francesas durante la guerra actual* con varias declaraciones sobre la calidad de los buques en que se habia de hacer este comercio, frutos que podian extraerse, y derechos que debian pagarse. Esta misma órden se habia comunicado á la América en 25 de Enero del mismo año de 780.

En el de 1788 se expidió decreto permitiendo el comercio de negros para nuestras islas de América, no solo á los españoles, sino tambien á los extrangeros, aunque fuesen llevados de sus colonias en aquellas partes, señalandoles puertos en las nuestras para introducirlos, y el término de dos años, que se prorogaron despues por otros dos en 20 de Febrero del presente de 91; y en 24 de Noviembre del mismo se ha expedido otra Cédula sobre el asunto, ampliando á seis años mas (contados desde primero de Enero de 1792, pero inclusos los de la anterior próroga) el referido permiso á los extrangeros con varias declaraciones favorables á este comercio, que no extractamos, porque se han publicado en todas las gazetas, como se hizo con la concesion citada de 788.

Por lo que toca á las demas mercaderías prohibidas de embarcarse á Indias, no hemos hallado hasta el año de 1750 providencias generales que excluyan para este

comercio algunas por razon de su calidad, si se exceptuan los *aguardientes de Levante*, cuya introduccion en América, y su embarco en España para aquellos reynos, se prohibió por el artículo 9. de la ya citada Cédula sobre la contribucion del 4 por 100 para guarda-costas, de 18 de Junio de 1732, dando por razon *los perjuicios que se siguen á la salud pública por la mala calidad* de aquel licor, y el inferior precio á que se vendia en Indias.

Pero sin embargo, ha habido en este siglo prohibiciones para embarcar algunos géneros (que por su naturaleza son y han sido permitidos en este comercio) en ciertos y determinados registros. Por exemplo, en el artículo 8. de la referida Cédula de 732 se capituló con el Consulado que en los navios que se despachasen por real órden con azogues á Nueva España, no se pudiesen embarcar cera, papel, azafran, ni otros algunos géneros, sino frutos de la tierra, como son *aceytes*, *vinos y aguardientes*, y ya insinuamos antes, *tratando de los avisos*, que en aquellos buques no podia registrarse carga alguna sin especial licencia, y en caso de obtenerla, unicamente lo que se expresase en ella; á semejanza de lo que se practicaba en los navios de guerra del convoy de las flotas, á los quales estuvo prohibido en los principios llevar carga de mercancía, segun se ha visto en las instrucciones de los Generales y Almirantes, de que hicimos mencion en el artículo de flotas; aunque despues aumentado el porte de ellos, y conociendo que esta carga hasta cierta cantidad, en nada perjudicaba al buen manejo y defensa de los galeones, se permitió conducir en ellos, regulando en cada uno la que podia llevar.

Finalmente en el citado reglamento de 12 de Octubre de 1778, y en los aranceles que lo acompañan, se recopilaron por órden alfabético todos los frutos, efectos, y mercaderías que pueden llevarse á las Indias, con distincion de los permitidos y prohibidos, segun pue-

puede verse en el tomo impreso que contiene uno y otro.

Explicado ya lo que toca á la habilitacion de la carga, corresponde ahora tratar en el artículo siguiente de la necesidad de registrarla.

ARTÍCULO II.

Del registro de las mercaderías que se llevan á Indias.

Quizá no ha habido providencia ni mas antigua, ni mas constantemente observada en la carrera de Indias que la de sujetar á registro todo lo que se llevase y traxese en esta navegacion; pues desde el principio de ella hallamos establecida esta formalidad, y repetidas desde aquel tiempo hasta el presente, las órdenes para su observancia sin variacion alguna, no pudiendo llamarse tal el haberse suspendido esta obligacion (unicamente para los viages de vuelta) quando en el año de 1660 se hizo el asiento de averías con el Consulado, de que hablarémos despues.

Ni era creible que se hubiese olvidado en la carrera de Indias este indispensable requisito, que se introduxo como necesario desde los principios del comercio marítimo, no solo para la claridad de los contratos de fletamento entre el dueño de la nao y el de la mercadería embarcada, sino tambien para la seguridad y fácil exâccion de los derechos del Soberano, y puntual noticia del Gobierno, que es muy conducente y aun precisa para arreglar las providencias relativas al comercio.

Omitiendo, pues, la definicion y etimología de la palabra *registro*, que no conducen al intento de estas memorias (y de que hablaron las leyes 7. tít. 9. part. 2. y 9. tít. 19. part. 3. como D. Juan de Solórzano en su Política Indiana) tratarémos en este artículo de la série

de providencias que se han expedido para la navegacion de Indias, sobre la necesidad de registrarse todo lo que fuere y viniere de ellas: el modo de hacerse estos registros: las penas de los que no cumplen con esta obligacion: y los indultos que se han concedido en diversos tiempos á los que han incurrido en esta falta, ya haciendo manifestaciones de lo no registrado, ó ya tambien siendo aprehendidos.

Por Cédulas de 21 de Julio de 1511, y 15 de Junio de 1513, [1] y por la ley 34 del tít. 33. lib. 9. de la Recopilacion de Indias, consta que ya en aquella fecha estaba en práctica la formalidad del registro; pues por ellas se ordena que ninguno trayga ni envie mercaderías ni otras cosas de las Indias á estos reynos, ni de ellos á las Indias, en cabeza agena, á fin de evitar las cautelas con que algunos procuraban exîmirse de pagar deudas, y otros muchos fraudes *en deservicio del Rey, y en mucho daño* de los demas comerciantes de la carrera. Esta prohibicion supone necesariamente la órden y práctica del registro general de todo lo que se embarcaba; y aun en la Cédula de 1511, despues de disponerse que ninguno *sea osado* á llevar ni traer cosa alguna *so nombre de otros, ni debaxo de marca agena* se añade, *y sin primero lo manifestar en las nuestras Casas de Contratacion de allá y de acá.*

Despues por otra Cédula de 9 de Noviembre de 1526 [2] se mandó que no se embarcase cosa alguna en las naos despues de visitadas, y *hecho el registro*, y dado por los Jueces Oficiales de la Casa, sino es precediendo licencias de estos, y asentando en el dicho registro lo que de nuevo se cargare, á fin que nada fuese fuera de él.

Lo mismo substancialmente se ordenó en Cédula de

28

1 Tom. 4. pág. 216. colec.
2 Tom. 4. pág. 206. colec.

28 de Junio de 1527, [1] y ya antes lo estaba para lo que se traxese de las Indias, por otra Cédula de 13 de Agosto de 1525, que se halla en la citada página 210.

Repitieronse iguales providencias en provisiones de 28 de Junio de 1527, y 7 de Septiembre de 1540, y se incluyeron en varios capítulos de las ordenanzas de la Casa, de 1552, que pueden verse en el citado tomo 4. de la coleccion de 1596 desde la página 211 hasta la 217.

No solo las mercaderías, frutos, y otros géneros han estado sujetas al registro, sino tambien las personas, y se mandó por Cédula de 11 de Mayo de 1551 (de la qual se formó la ley 18. tít. 33. lib. 9. de la Recopilacion de Indias) que se pusiesen en él todas las que fuesen en las naos, declarando si tenian licencia del Rey; y que los Oficiales Reales de Indias vuelvan á estos reynos á los que no la llevasen. Lo mismo se ordenó á estos en Cédula de 25 de Septiembre de 1609 respecto á los pasageros que de allá viniesen, cuyas naturalezas, edades, y señas debian señalar en los registros.

Tambien se mandó por Cédulas de 30 de Noviembre de 1561, 28 de Junio de 1562, y 14 de Octubre de 1574, *que todo lo procedido de sueldos y salarios de marineros, ó por otra qualquiera causa en las flotas y navios que fueren á las Indias, y de ellas vinieren á estos reynos*, se trayga registrado, como lo demas perteneciente á personas particulares; y que si los dichos sueldos ó parte de ellos se pagasen despues de haber salido de los puertos de Indias en viage derecho para España, el registro se hiciese ante el Escribano del navio, segun se lee en la ley 28. tít. 33. lib. 9. de la Recopilacion de Indias; é igualmente por la 29. del mismo título y libro (deducida del cap. 158. de las ordenanzas de la Ca-

1 Tom. 4. pág. 210. colec.

Casa) se previno viniesen registradas tambien las Cédulas de cambio traidas de las Indias á pagar en estos reynos, á fin de evitar los fraudes que de lo contrario se hacian *á los acreedores, compañeros, é interesados*: porque á la verdad segun reglas de comercio, ningun perjuicio podia seguirse á la Real Hacienda en sus derechos, con la falta de registro de estas Cédulas.

Fué tanto el cuidado que nuestro Gobierno tuvo con los registros y su conservacion, que por el cap. 200. de las citadas ordenanzas de la Casa se volvió á mandar se guardase *lo proveido, sobre que qualquier navio* que partiere de las Indias trayga dos registros, el suyo propio, y traslado de otro que salga ó haya salido del mismo puerto; y aunque estuvo mandado por Cédula de 17 de Julio de 1572 [1] que á los Generales y Almirantes de las flotas, se diese copia de los registros para que en las visitas que habian de hacer en la mar, tomasen por perdido todo lo que hallasen fuera de registro (segun hemos insinuado en el artículo de las flotas) se varió despues esta providencia, porque ni era practicable el reconocimiento en bodega, de las mercancías embarcadas y bien estivadas, ni podia executarse absolutamente sin abrir los registros para cotejarlos con la carga, y esto se oponia á lo resuelto en Cédulas de 21 de Octubre de 1521, 17 del mismo mes de 1572, 23 de Marzo y 26 de Mayo de 1573, 26 de Mayo de 1574, y 17 de Octubre de 1575, de las quales se formó la ley 21 del citado título y libro. Así se mandó despues que no se abriesen los registros, y que fuese separado el quaderno de lo perteneciente á visita de tripulacion y pasageros, para que con arreglo á él hiciesen los Generales las correspondientes en el viage.

Extendióse tambien esta formalidad de registro á lo que se embarcase en las naos de armada; pues por los ca-

1 Ley 10. tít. 33. lib. 9. tom. 4. pág. 87. colec.

capítulos 95 y 96 de la Instruccion para flotas, del año de 1597 (de que se formó la ley 11 del citado tít. 33. lib. 9.) se previno *que si por algun caso se diese permision para que en las naos de armada puedan llevar los maestres alguna cantidad de toneladas de vino, y de otros géneros ó mercaderías*, hiciesen aquellos sus registros, como los de naos marchantes.

Por Cédula de 7 de Julio de 1539 estaba ya dispuesto que en los registros se incluyesen la artillería, armas, y municiones que llevasen las naos, y por otra de 28 de Noviembre de 1564 se previno que si en la última visita de salida de ellas en Sevilla, S. Lúcar, ó Cádiz, faltase alguno de la tripulacion, se notára en las espaldas del registro, substituyendo el que se hubiese recibido en su lugar; á fin de que no se hiciera cargo en Indias á los maestres por el primer registro equivocado.

La necesidad de registrar todo lo que se cargase en el comercio de Indias, comprehendia, no solo lo que se llevase ó traxese de éstos y aquellos reynos, sino tambien á lo que se navegara de unos puertos á otros de ellos, segun resulta de las leyes 23, 24, 30, 32 y 33 del citado título 33. lib. 9. de la Recopilacion de Indias, y de las Cédulas á que ellas se refieren, de las quales excusámos hacer particular mencion, por evitar una prolixidad inutil, y que no pertenece principalmente al intento de nuestra obra.

Pero á él toca decir algo sobre el modo de formarse los registros; y en quanto á esto se mandó por el capítulo 54 de las ordenanzas de la Casa del año de 1552, que los maestres y cargadores diesen memoriales firmados, con declaracion de la nao en que debian embarcarse las mercaderías y consignacion de ellas para que no pudiese haber yerro, fraude, ni equivocacion en su registro: y por otra Cédula de 6 de Febrero de 1570 se añadió que los mismos cargadores acompañasen á sus memoria-

les

les relaciones juradas de todas las mercaderías que embarcasen para las Indias, *sin réplica ni contradicion, pena de perdidas;* previniéndose por la misma Cédula al Juez de Cádiz que no admitiese copia de registro de las mercaderías que allí se cargasen, si no pusiesen las partes con juramento el valor de ellas, *guardando la órden y costumbre de la Casa.* De una y otra Cédula se deduxeron las leyes 3. y 4. del citado tít. 33. lib. 9.

Con el mismo objeto se habia antes ordenado en Cédula de 28 de Septiembre de 1534 que los Jueces de la Casa *tengan mucho cuidado de proveer que los registros* vayan ciertos y corregidos, de forma que en ellos no haya ninguna falta; y en otra de 4 de Septiembre de 1536 (de ambas se formaron las leyes 7. y 9. del citado título y libro) se previno *que el contador de la Casa firme en cada plana de los registros, y en la última hoja ponga las que hay en él.* Igualmente se dispuso por el cap. 50. de las dichas ordenanzas que el mismo contador ó su oficial (que habia de ser escribano aprobado) corrigiesen los registros, quedando responsables á satisfacer á las partes interesadas el daño que se les siguiese por no ir bien corregidos: y por el cap. 55. de las mismas ordenanzas se mandó que el referido contador luego que se le entregasen los memoriales de las mercaderías, asentase en cada uno de ellos el dia en que lo contenido se registraba, y lo acumulase con el registro de la nao donde habia de ir, *porque no se pierda,* (dice la ley 5. del referido título) *ni pueda haber yerro poniéndose con otro registro.*

Por otra Cédula de 19 de Junio de 1621 se previno tambien que el contador y escribano á cuyo cargo estuvieren los libros de licencias para cargar en Sevilla, S. Lúcar, ó Cádiz, *tengan cuenta y hoja con cada uno de los mercaderes que cargaren á las Indias, donde escriban la cantidad que monta cada registro, y á la partida de la nao copien las hojas con el cargo, y lo entreguen*

guen al Presidente y Jueces á la Casa para que lo remitan á Indias; segun se lee en la ley 8. del citado tít. 33. lib. 9.

Las penas establecidas desde el principio contra los que faltasen á la formalidad del registro, se pueden dividir en dos clases, pecuniarias, y personales. De la primera fué desde el principio, y se ha continuado siempre la confiscacion de la mercadería no registrada; pero en la Cédula de 15 de Junio de 1513 [1] se añadió el *quatro tanto* á los que registrasen oro ó plata de su pertenencia en cabeza agena, ó lo que perteneciese á otro, en la propia; y por Cédula de 10 de Diciembre de 1566 [2] se dixo al Presidente y Oidores de la Audiencia de Lima que por las ordenanzas de la Casa de Contratacion estaba mandado *que ninguno registre oro, plata, ni perlas, ni otras cosas*, siendo agenas, por suyas, ni en nombre de otro tercero, sino de aquel mismo de quien fueren *so pena de lo pagar con el quatro tanto de sus bienes: y demas de esto sea habido por robador público;* pero que si registrase alguno *cosa suya en nombre ageno,* la perdiese, *con mas el dos tanto de sus bienes*, aplicándose las dos tercias partes á la cámara, y la otra tercera al denunciador.

Por la Cédula de 21 de Julio de 1511 [3] se habia hecho alguna distincion con los que registraban cosas propias en cabeza agena, entre la primera y segunda vez que incurriesen en este delito; pues por la primera solo se les impone la pena de perder lo mal registrado; y por la segunda la mitad de sus bienes, ademas de aquella confiscacion, repartiendolo todo en esta forma: la quarta parte para el acusador ó denunciador: *otra quarta parte para el Juez que lo sentenciare; y la mitad restante para la cámara.*

1 Pág. 216. tom. 4. colec.
2 Pág. 217. tom. 4. colec.
3 Pág. 216. tom. 4. colec.

Por Cédula de 7 de Septiembre de 1540 [1] se dispuso que todas las personas, así eclesiásticas como seculares, que traxesen de las Indias sin registro, oro, plata, piedras, perlas, y otras qualesquiera cosas, ó despues de registradas las vendiesen y contratasen en las islas Azores, ú otros puertos que no sean de la dominacion de Castilla y Leon, á donde arribaren en el viage de vuelta, incurriesen en la pena de confiscacion, no solo de lo no registrado ó sacado despues del registro, sino tambien de *qualesquiera bienes raices é muebles* que tengan en estos reynos, ó en los de las Indias: y por otra Cédula de primero de Julio de 1580 se mandó que si los capitanes, maestres, ó pilotos, traxeren dinero, plata, oro, ú otra qualquiera cosa en confianza fuera de registro, y se les tomase por esta causa por perdido, *lo paguen enteramente á las partes de quien lo hubieren recibido en confianza para traerlo sin registro.* [2] Finalmente por lo que toca á penas pecuniarias se ordenó en Cédula de 4 de Marzo de 1654 [3] *que qualquiera navio que llegare á los puertos de nuestras Indias occidentales é islas de ellas, y no llevare juntamente registro legítimo, segun lo mandado, cayga en comiso con todas las mercaderías, géneros, y carga que conduxere.*

En quanto á penas personales se ordenó por Cédula de 17 de Julio de 1593, y por otras posteriores, (de que se deduxo la ley 57 del citado título y libro) que los maestres de plata de la armada de la carrera, que eran los que mas habian incurrido en el desórden de traer plata sin registro, fuesen condenados en perdimiento de todos sus bienes, y destierro perpétuo de estos reynos, y de los de Indias, y confinados por quatro años á la fuerza de *Alarache* ó la *Mamora* (en caso de quebrantar-

1 Pág. 213. tom. 4. colec.
2 Ley 58. tít. 33. lib. 9. Recop. Ind.
3 Ley 15. tít. 33. lib. 9.

tarlo) por la primera vez que se les hallase culpados en esta falta; y que la misma pena se executase contra el Prior, Cónsules y Diputados del comercio, *si constare que por su órden se ha traido algun oro, plata ó mercaderías sin haberlo registrado.* En la misma ley se impone la pena de diez años de galeras al remo y sin sueldo, y de perder el flete de lo que traxere, al Contramaestre ó Guardian del galeon, donde se hallase debaxo de cubierta qualquiera cosa sin registro, *como persona que ayuda á encubrir y hurtar la avería, en perjuicio de los demas contribuyentes.*

Tambien se encargó á los Generales, Almirantes, Cabos, y demas Oficiales de armadas y flotas, por Cédula de 25 de Febrero de 1618, [1] pusiesen muy especial cuidado en que no se sacase de los galeones y navios cosa alguna sin registro, averiguando *con exâcta y continua diligencia los fraudes* de esta materia, apercibidos *de que no se les admitirá por descargo la ignorancia en sus visitas y residencias*; y por otra Cédula de 7 de Junio de 1644 [2] se dispuso *que si contra los Capitanes de mar y guerra, y sus Oficiales de ambas profesiones, resultare culpa por haber embarcado ó consentido embarcar alguna cosa sin registro en sus galeones, y el General tuviere de ello noticia ó sospecha, pueda los mudar, y podrá quitarles sus compañias : : : : en caso de haber denunciaciones, y constando juridicamente, de forma que se deba hacer esta demonstracion con los Capitanes.*

Sin embargo de haberse mantenido siempre en vigor la ley del registro, se ha dispensado en muchos casos particulares, ya por via de indulto, despues de aprehendido el fraude, y ya en premio de manifestaciones voluntarias. Del primer medio nada especificarémos, porque no toca directamente á esta obra, y hay bastantes exem-

1 Ley 49. tít. 33. lib. 9.
2 Ley 48. tít. 33. lib. 9.

exemplares en los numeros 20. y 22. del cap. 17. lib. 2. del Norte de la Contratacion; pero en quanto al segundo medio de las manifestaciones, es preciso decir algo, por la variacion que ha habido en tolerarlas y prohibirlas.

La primera mencion de ellas, segun nuestra noticia, se halla en Cédula de 29 de Enero de 1538, [1] por la qual se mandó *que qualquiera persona que de aquí adelante truxere de las Indias oro, plata, piedras, perlas, ú otras cosas que no sea suyo, sino que lo trayga encomendado de alguno, sea obligado de manifestar ante los Jueces Oficiales de Sevilla lo que ansi traxere, luego que llegue á esta ciudad*, y que los Jueces dentro de nueve dias lo hicieran entregar á la persona á quien perteneciese, estando esta dentro del Arzobispado, y en el término de quarenta dias si estuviese fuera; *y si ansi no lo hicieren*, (continúa la Cédula) *y cumplieren, paguen de sus bienes el quatro tanto de ello.*

Por esta resolucion se ve que en su fecha se permitieron las manifestaciones, y se indultó la pena de falta de registro, á lo menos para aquellas partidas de encargos confidenciales y amistosos, que no son rigorosamente de comercio, y han solido venir en todos tiempos para socorro de alguna pobre familia, ó fineza de gratitud en corta cantidad, aunque D. Joseph de Veytia en el núm. 21. del citado cap. 17. dice no haber visto en observancia le dicha Cédula, y se quexa de ello, porque si se hubiera cumplido, se habrian evitado no pocos perjuicios en las ocasiones en que se habian repartido unicamente sobre lo registrado, averías gruesas y extraordinarias.

En 29 de Febrero de 1560 [2] se despachó otra Cédula de perdon general de todo lo que en aquel año se traxese sin registro, con tal que se manifestase, extendien-

1 Pág. 219. tom. 4. colec.
2 Pág. 199. tom. 4. colec.

diendo este indulto á lo que en los años antecedentes hubiese venido, aunque se hubiese llevado á Portugal, Francia, ú otro reyno, si dentro de quatro meses lo traxesen á estos, y baxo la condicion de que hubieran pagado en las Indias todos los derechos debidos antes de su salida de aquellos; pero se añadió que desde la referida fecha en adelante, qualquiera que traxese oro, plata, perlas, piedras, ú otras cosas de las Indias á estos reynos *sin lo registrar y entrar con ello en la Casa de Contratacion*, incurriese en las penas establecidas por leyes y ordenanzas contra los que faltaban á la formalidad del registro; y que si algunas personas fuesen con las dichas cosas *de las dichas nuestras Indias á Portugal, ó á Francia, ó á otro qualquiera reyno, por el mismo caso, caigan é incurran en pena de muerte, y hayan perdido y pierdan todos sus bienes para nuestra cámara y fisco.* Hemos copiado á la letra con especial cuidado estas últimas palabras de la Cédula de 1560, porque nos parece que se equivocó al trasladarlas D. Joseph de Veytia, en el n. 20. de dicho cap. 17, dando á entender que incurria en pena de muerte el maestre que traxese qualquiera cosa sin registro.

Por otra Cédula de 10 de Agosto de 1593, [1] dirigida á Luis Gaytan de Ayala, del Consejo de Hacienda, se le previno que todas las personas que *manifestasen* ante este Ministro el oro, plata, y lo demas que hubiesen traido sin registrar en las fragatas y flotas que habian venido aquel año *hasta la isla de la Tercera*, y trasbordado allí su carga á la armada del cargo del General D. Francisco Colona, quedasen libres de las penas en que habian incurrido por no haber registrado, y se les entregase lo que así habian traido, *pagando el avería que les cupiese*; pero excluyendo de esta gracia á los que hubiesen servido con título del Rey en los di-

chos

1 Páginas 200. y 201. tom. 4. colec.

chos baxeles, ó en otros oficios en las Indias, y tambien á los que estuviesen ya *denunciados é condenados* por no haber hecho el registro. Esta última excepcion en quanto á los *denunciados*, se revocó por Cédula de 8 de Septiembre del mismo año de 93, á instancia del Prior y Cónsules de Sevilla, mandando al consejero Gaytan que cumpliese la anterior, aun con aquellas personas contra quienes hubiese denuncia, con tal que no estuviese aprehendido lo denunciado, y con que la manifestacion se hiciese dentro de once dias despues de la publicacion de la gracia.

La misma se concedió por Cédula de 21 de Noviembre de 1595 [1] para la armada y flotas de D. Luis Faxardo, Luis Alfonso de Flores, Marcos de Aramburu, y Sancho Pardo, que habian venido *últimamente* de Indias, dirigiendose la Cédula al licenciado Armenteros, del Consejo de ellas, y visitador de la Casa de Contratacion.

Por otra Cédula de 12 de Julio de 1597 (de que se formó la ley 51. tít. 33. lib. 9.) se declaró que aunque estaba mandado que no se admitiesen manifestaciones de mercaderías *que se llevasen sin registro*, no debia entenderse esta prohibicion con las botijas de vino, vinagre, aceyte, y otros mantenimientos, que les sobraban á los dueños y maestres de las naos que diesen al traves, ni con los aparejos de ellas para venderlos, pagando los derechos; y que lo mismo se tolerase en lo que sobrára á los navios de aviso que iban á los puertos con permision de la casa.

Como la tolerancia de las manifestaciones habia producido poco ó ningun fruto, se determinó al fin por Cédula de 2 de Octubre de 1618 [2] que no se permitiesen, y que se cumpliera inviolablemente lo que estaba ordena-

1 Pág. 201. tom. 4. colec.
2 Ley 50. tít. 33. lib. 9.

nado contra los que traen de las Indias oro, plata, ú otras mercaderías fuera de registro, executando en los transgresores las penas establecidas; y se previno al Consejo supremo de aquellos reynos *que si por algun caso general ó particular que se ofreciere, se pidieren Cédulas de manifestaciones, no reciban* (los del Consejo) *ni admitan sobre ello ningun memorial ni peticion.*

Sin embargo de lo resuelto por punto general en dicha Cédula de 1618, se volvió á usar de comiseracion en esta materia, ya abriendo puerta á las manifestaciones, y ya concediendo indultos; pues en quanto á mercaderías ordenó el Consejo en carta de 14 de Abril de 1614, que quando se visitasen los navios, se procurara que los maestres manifestasen lo que traxesen fuera de registro; pero despues en Cédula tambien de 14 de Abril de 1663, se mandó que no se admitiesen manifestaciones sin dar primero cuenta al Consejo. Es verdad que en vista de esta resolucion representaron el Presidente y Jueces de la casa los inconvenientes que resultarian de haber de dar esta cuenta; y en 16 de Mayo del mismo año respondió el secretario D. Pedro de Medrano, que habia acordado el Consejo, que interin se quedaba viendo la representacion, se admitiesen llanamente las manifestaciones, sobre lo qual no hubo mas providencia.

Por Cédula de 11 de Marzo de 1660 [1] se aprobó el asiento de averías hecho por el Consulado, de que se hablará mas adelante; y en conseqüencia de lo capitulado en él, se ordenó que la plata y oro de particulares se pudiese traer de Tierrafirme y Nueva España á estos reynos de Castilla, sin preciso registro ni obligacion de introducirla en la Casa de Contratacion, ni declarar los dueños sino por mayor, y así quedaron sin efecto por lo que

1 Vease la nota al fin del tít. 9. lib. 9. de la Recop. Ind.

que toca al viage de vuelta, las leyes y penas del registro, como los indultos.

Ignoramos quanto tiempo duró este asiento del Consulado, y la exêncion de registrar lo que se traia de las Indias á España; pero es de creer que subsistia en 1680, respecto á que se incluyó la referida nota en la Recopilacion de leyes publicada en aquel año; y desde él en adelante se infiere que no hubo novedad en el registro de lo que se embarcaba de ida, á lo menos hasta el fin del siglo XVII; supuesto que las leyes que lo disponian estaban tan recientemente promulgadas, y entre ellas la de la prohibicion absoluta de *manifestaciones*.

Dudamos si el dicho asiento del Consulado continuó algunos años del presente siglo, aunque nos inclinamos á creer que no, fundados en dos reflexiones; primera, la suspension ó cesacion del comercio que ya insinuamos, hasta la paz de Utrech de 1713, que no permitiria la quantiosa contribucion á que se obligaron los comerciantes de estos reynos, de Nueva España, del Perú, y Tierrafirme; y la segunda reflexion se apoya en lo que tambien hemos dicho de que las flotas hasta el año de 20 se despacharon por proyectos particulares, que cada uno comprehenderia distintas y especiales capitulaciones. De la expedida en 27 de Julio de 1717 al mando del Xefe D. Antonio Serrano, sabemos por lo que nos dice D. Gerónimo Ustáriz,[1] que se habilitó á costa del Rey, costeandose principalmente con los aprovechamientos y fletes de las naos de guerra que la escoltaban, sobre lo qual forma un prolixo y puntual estado el mismo autor en el referido capítulo. Sin embargo, debemos advertir que D. Joseph Rubalcava en el n. 229. cap. 15. de su citada obra asegura que en 28 de Febrero de 1701, y 3 de Septiembre de 1704 se despacharon Cédulas, man-
dan-

1 Cap. 71. de la teórica y práctica, &c.

dando se observase el asiento de averías hecho con el Consulado.

En el cap. 3. del proyecto ó Cédula de 5 de Abril de 1720 se renovó la ley absoluta y precisa del registro, con la pena de comiso de qualesquiera caudales ó efectos que vinieren sin él (pero no se impone alguna personal) *sin que para dexar de incurrir en ella aproveche hacer manifiestos en Cádiz, aunque sean muy próxîmamente á su llegada*; y esta observancia ha continuado hasta el presente, repetida la ley del registro en el reglamento que ahora rige, de 12 de Octubre de 1778, ya citado muchas veces; sin otra excepcion que alguna pequeña en quanto á manifestaciones, toleradas antes de aquella fecha, por bandos ó providencias particulares de los Presidentes de la casa, aprobadas por la Corte, que indicarémos brevemente.

En primero de Noviembre de 1744 el Presidente D. Alexo Gutierrez de Rubalcava expidió un decreto disponiendo que las partidas de oro, plata, y alhajas que solian traer los pasageros, maestres y oficiales de las naos no inclusas en el registro, sino en guias de equipage, y fáciles á ocultarse, viniesen en adelante en la misma forma; pero con conocimiento y noticia de los maestres, los quales se hiciesen cargo de ellas, tomando resguardo correspondiente de los que las conducian en sus baules ó caxas; y que si en el viage ó en puerto de arribada se consumiesen algunas de estas cantidades ó alhajas, (que era el objeto de no incluirlas en el registro) se traxese certificacion de lo que se habia gastado, anotandose en los instrumentos correspondientes. Esta providencia se imprimió, y mandó entregar copia de ella á los maestres por via de instruccion y para noticia de Oficiales Reales de las Indias, á fin que estos no diesen guias para conducir oro ni plata fuera de registro, sin conocimiento é intervencion de aquellos.

Despues, por práctica, (ú órdenes que ignorámos)

se introduxó el método de agregar á los registros copias de todas las guias de equipage, con el qual venian substancialmente registradas y sin riesgo de ocultacion aquellas cantidades y alhajas, aunque no se asentasen en formal partida de registro; pero se ahorraban sus dueños el flete de navio, y el medio por ciento de maestre, y este quedaba sin responsabilidad alguna.

Posteriormente se expidió otro decreto por la misma Presidencia de la casa, (cuya fecha no podemos puntualizar, pero sí que fué por los años de 750 y tantos) por el qual se toleraron expresamente las manifestaciones de algunas cantidades de dinero que traian los oficiales y pasageros de las naos fuera de registro para su gasto á bordo, y en las arribadas, con tal que no excediesen de 1@000 doblones, y que se manifestasen dentro de las veinte y quatro horas de haber dado fondo los navios en Cádiz; y este decreto se publicaba en cada uno, fixándolo en el palo mayor al tiempo de pasarle la visita de entrada. De aquí tuvo origen la costumbre de que el ministro comisionado á estas visitas admitiese en aquel término qualquiera manifestacion de plata ú oro, quedando libre con ella de la pena de comiso el dueño ó conductor que la hacia; pero es de advertir, que muchas de las partidas manifestadas, ó las mas, eran de las que ya venian inclusas en las guias de equipage agregadas al registro, y por consiguiente ni podian ocultarse ni tenerse absolutamente como traidas fuera de él. Sin embargo, en el referido reglamento de 12 de Octubre de 1778 se prohibió de todo punto qualquiera manifestacion, y se declaró caida en comiso toda partida que no viniese en registro.

Finalmente, la pena personal de la falta de este se agravó en el artículo 32. de la instruccion expedida en 22 de Julio de 1761, para uniformar en todo el reyno el modo de substanciar las causas de fraude, pues por él se previno que á los introductores de plata, oro, y de-

mas frutos que de los dominios de América vengan á estos reynos *sin el correspondiente registro*, tanto en navios de la real armada, como en los de comercio, se imponga la pena de tres años de presidio de Africa por la primera vez, seis por la segunda, y ocho por la tercera, con las demas condiciones y multas arbitrarias segun las circunstancias del caso.

ARTÍCULO III.

De los aforamientos y fletes.

Las mercancías cargadas ocupaban por conseqüencia un determinado espacio en el baxel, y debian á este un alquiler, digamoslo así, por aquella ocupacion, y por el cuidado que habia de tener con ellas el capitan ó maestre durante el viage.

La medicion de aquel espacio se llamó *aforamiento*, ó *aforo*, y tambien *avaluacion* en nuestras leyes, y la cantidad debida por alquiler se llamó *flete*; y de ambos corresponde tratar en este artículo para concluir lo que pertenece *á la carga*.

Así como otras naciones hicieron esta cuenta ó regulacion del buque por *ánforas*, *modios*, *y lastres*, en España se formó por *toneladas*, cada una *del tamaño*, como dice Veytia, [1] de dos pipas de veinte y siete y media arrobas castellanas, *ó de ocho codos cúbicos medidos con el codo real lineal de dos tercias de vara castellana y un treinta y dos avo de ella*, los quales codos cúbicos corresponden exâctamente á los ciento sesenta y seis y dos tercios palmos cúbicos en que se ha regulado despues la tonelada de buque.

1 Lib. 2. cap. 15. n. 2.

Todas las providencias, dice el mismo autor, [1] concernientes al *aforo* de las mercaderías, se deduxeron de una ordenanza del año de 1543, en que se tuvo por util prescribir el tamaño y cantidad que habia de ocupar cada tonelada, á fin de que *hubiese la buena cuenta y razon que convenia en lo que se permitia cargar en cada nao;* y por aquí sabemos que el cap. 131. de la ordenanza de la casa (de que se formó la ley 1. tít. 31. lib. 9. de la Recopilacion de Indias) es del citado año.

Por aquel capítulo, y por esta ley se dispuso *que el* aforamiento de las toneladas que habian de *llevar las naos de la carrera*, se hiciese en la forma menudamente explicada en la misma ordenanza. Nos parece molesto é inutil trasladarla á la letra, pero copiarémos algunos artículos de ella que puedan dar luz de lo que se practicaba antiguamente en algunos ramos, pesos, y medidas en el comercio de Indias.

Por el n. 1. se dispone que *cinco botas* ocupen tres toneladas: por el 3. que *una caxa de nueve palmos en largo y quatro en ancho y tres de alto, haga tres quartos de tonelada, siendo el palmo de quatro en vara:* por el n. 8. que *fardos de tres paños cada uno, que tenga cada paño veinte y quatro varas arriba, quatro hagan una tonelada.* El n. 10. es mas curioso y menos inteligible, pues dice que *fardos de angeo, que son así como vienen de Francia, seis hagan una tonelada: : : y si son cinco enserados enteros, una tonelada, llevando cada fardo un seron.* El n. 11. que el hierro *en plancha y vergajon, veinte y dos y medio quintales hagan una tonelada.* El 12. que el hierro labrado, *yendo en barriles quintaleños de fuera,* dos barriles formen una tonelada. En los nn. 13. 14. 15. y 16. se regulan los barriles y botijas de todos tamaños, con frutas, vinagre y aceyte, proporcionando el número para formar tonelada,

1 Lib. 2. cap. 16. n. 2.

da, al volumen y peso de cada vasija; pero el n. 17. es tambien curioso, porque dice: *botijas de las que llevan al Perú vacías, de arroba y quarta, cincuenta y una tonelada, y si fueren llenas quarenta y seis.*

El 19. previene que *loza, lebrillos, diez vasos una tonelada: loza menuda, platos y escudillas, ciento y veinte vasos una tonelada.* En el n. 20. se dice que *jarros vacíos, cincuenta vasos hacen una tonelada*, y es de notar, que estos jarros serian mucho mayores que los de miel de que habla en el n. 18, pues se necesitaban trescientos y cincuenta de estos últimos, de cabida de azumbre cada uno, para llenar una tonelada. En los nn. 21. y 22. se dispone que setecientos ladrillos hagan una tonelada, y lo mismo mil y doscientas tejas. En el 23. que lo mismo se regulen quatrocientas *formas para azucar.* En los nn. 24. 25. 26. y 27. se regulan la pez, alquitran, xarcia y estopa suelta, por quintales ó peso. En el 28 se dice: *serones acemilares llenos de mercaderías, quatro una tonelada: asnales, seis una tonelada.* En el 29. *estrenques de á veinte y quatro hilos grandes de á sesenta brazas, ocho una tonelada: de menos de veinte hilos, y de las mismas brazas, diez en tonelada.* En el 31. y 32, *jamones de esparto de nueve hilos, quarenta y cinco hacen una tonelada*, y de á seis hilos sesenta y cinco. En el 33, trece docenas de tablas una tonelada. En el 34, capachos para hacer cazaví, ciento una tonelada. En los nn. 35. 36. y 37. se dice: que de serones acemilares vacíos sesenta hagan una tonelada: de mas pequeños de seis palmos en cumplido, y ocho empleytas en alto, noventa. De cinco palmos y ocho empleytas ciento y diez. En el 38, que veinte y dos cueros curtidos de vaca formen una tonelada: y en el 39 que diez y ocho quintales de xabon blanco en seras hagan otra. En el 40, que las canastas de seis palmos en alto y quatro en hueco atravesados, llenas, cinco hagan una tonelada; y las de á quatro palmos en alto y tres en hueco,

lle-

llenas de mercaderías, siete formen otra; como en el 41. que seis rollos de xerga de ciento y diez hasta ciento y veinte varas puestos en seras, hagan otra tonelada. En el 42, que las balas de papel grandes de á seis palmos y sesenta resmas formen una tonelada. El 43. es curioso, porque dice que siete caxas *de las que vienen con azucar de las Indias, que despues se vuelven con vidrios y mercaderías*, formen dos toneladas; y tambien lo es el n. 45, en que se previene *que veinte sillas de caderas en serones, hechas piezas*, hagan una tonelada. En el n. 44. que treinta quintales de yeso en piedra hagan una tonelada; y en el 46. que *ocho seras de azulejos de á vara cada una de cumplido* formen otra. En los nn. 47. y 48. se previene que cien arneros, ó cincuenta arrobas de *zumaque en sus costales* hagan una tonelada. Un siglo despues, por Cédula de 14 de Mayo de 1645 [1] se declaró *que si dos ó tres barras pequeñas ajustaren el peso de ciento y veinte marcos que debe tener cada barra de plata, y no mas, no se pague de flete mas que por una del dicho peso.*

No sabemos quanto tiempo duró este aforamiento ó estimacion de las cosas que se cargaban, por lo que mira al espacio de buque que habian de ocupar, pues D. Joseph de Veytia [2] dice que de muchos años antes del de 71 ó 72 en que escribia, no se regulaba ya el volumen ó peso para el cargue por las ordenanzas que hemos citado, y que esta regulacion se hacia *á ojo entre el maestre y el cargador, regulando por dozavos las piezas, y tantas quantas doce partes componen, de tantas toneladas se paga el flete*; añadiendo que esto se practicaba *en todo género de carga, excepto en las pipas, que es lo comun darles la estimacion de la ordenanza; esto es, seis dozavos, ó media tonelada á cada pipa.*

Sin

1 Ley 2. tít. 31. lib. 9. Recop. de Ind.
2 N. 3. cap. 16. lib. 2. del Norte.

Sin embargo, parece que el gobierno quiso continuase el aforamiento antiguo despues del año de 1680, puesto que lo incluyó á la letra en la citada ley 1. del tít. 31. lib. 9. promulgada para su observancia en aquella fecha.

Despues de ella en el resto del siglo XVII. es creible continuase la misma práctica mandada observar tan recientemente por las leyes; pero en los principios del presente siglo es de presumir que se variase mucho con las novedades que hubo en el gobierno, y porque las flotas, como hemos dicho, se despachaban por reglas ó proyectos particulares á cada una, hasta el año de 1720.

En el general que tantas veces hemos citado de 5 de Abril del mismo año, se señaló lo que se habia de pagar por flete de todas las mercaderías que fuesen y viniesen á Indias, en flotas, galeones, y registros sueltos, distinguiendo los puertos á que iban destinadas, y los retornos de ellos; pero no se fixó claramente el volumen ó peso de cada una con respecto á las toneladas que debian ocupar, sino con respecto á la cantidad que debian satisfacer á la nao por su conduccion, como puede verse en el cap. 6. del referido proyecto, en que se explican todos los renglones ó calidades de carga con la mayor prolixidad.

No obstante, en el primer artículo del citado capítulo se hace alusion á las medidas de la tonelada, ordenandose que *todo frangote, frangotillo, caxon, barril, ó tercio de mercaderías, sujeto á medida, se avaluará cada frangotillo de treinta y siete palmos y medio cúbicos en los navíos de la real armada á nueve dozavos, y en los de particulares á ocho, para pagar lo correspondiente en tonelada por el flete de averías en España, y el flete principal en Indias.*

Despues del año de 1720 hubo de seguir ó restablecerse el método de regular la carga por su tamaño ó peso, con respecto al espacio que ocupaba en el navío, pues

pues D. Joseph Rubalcava [1] advierte, que *aunque tonelada en su rigurosa inteligencia nautica es una parte de las que componen la medida de nuestros navios, ó el peso de su buque, de modo que cada tonelada componga ciento sesenta y seis y dos tercios palmos cúbicos, que correspondan á dos botas ó doce barriles, que es lo mismo que veinte quintales de peso, que comunmente se le da á nuestra tonelada española*; sin embargo, en el idioma del comercio se entiende por tonelada para el pago de los fletes, segun reglas del palmeo, el frangotillo de treinta y siete palmos y medio cúbicos, y que por esta *denominacion* se procede á satisfacer el importe de aquellos *con arreglo á proyecto*, *convenio*, ó *permiso*. Añade Rubalcava que la division por dozavos con respecto á la tonelada ó frangotillo, continuaba practicándose en los efectos sujetos á palmeo conforme al proyecto, regulándose para el pago del flete principal cada dozavo en quarenta y un tercio reales de plata, y en doce y cinco sextos el de flete de avería que se anticipaba en España.

Dos cosas debemos notar de paso en la explicacion de este autor: una es afirmar que veinte quintales de peso es la estimacion que comunmente se da á la tonelada española, sin distinguir de que calidad ó naturaleza es el género cargado; y aunque se entienda, como parece preciso, que habla de los metales, siempre hallamos notable oposicion con lo que previene la citada ley 1. del tít. 31. en cuyo n. 11. se dispone que del hierro en plancha y vergajon, *veinte y dos quintales y medio* hagan una tonelada. La otra cosa que notamos en Rubalcava, es haber asegurado al fin del dicho n. 171, que quatro frangotillos de treinta y siete y un quarto palmos cúbicos componen rigurosamente una tonelada de ciento sesenta y seis y dos tercios de los mismos palmos; bien

1 Tratado hist. polít. cap. 17. n. 171.

bien que en esta parte podemos nosotros errar la cuenta de cubicacion.

El mismo método de aforar, con respecto á la tonelada de cargue, ó espacio que ocupa el frangote de treinta y siete y medio palmos cúbicos, hubo de continuarse en cosas sujetas á medida y no á peso, tanto en las flotas como en los registros sueltos, hasta el año de 765 en que se estableció el comercio libre á las islas de Barlovento, á lo menos en el de Cádiz, en cuyo puerto, aun despues del reglamento de 12 de Octubre de 1778 se ha practicado lo mismo, y tenemos algunos exemplares de ello en conocimientos de registros despachados á la mar del Sur, formandose siempre estas cuentas por los referidos dozavos.

En quanto al precio ó valor del flete de las mercaderías, frutos, ó efectos cargados para Indias, ha habido variacion en este comercio.

Es verosímil que en los primeros años, y algunos despues de su establecimiento, el convenio de las partes, y el uso ó costumbre, eran la única regla para los contratos de fletamento; y así lo da á entender ó lo supone una Cédula [1] de 12 de Abril de 1572, que es la providencia mas antigua de tasa de fletes que hemos hallado, y parece se ocultó su noticia á D. Joseph de Veytia, segun el modo con que se explica en los números 2. y 3. del citado cap. 16. lib. 2. de su Norte.

En la dicha Cédula se refiere que el Prior y Cónsules de la universidad de los mercaderes de Sevilla habian representado *que los dueños de las naos vizcainas que de presente* se están aprestando para ir *con la flota de Nueva España*, pedian por el flete de lo que en ellas se queria llevar á las Indias *precios tan excesivos, saliendo de la órden y costumbre que hasta aquí se habia tenido, que si al respecto que quieren se les hobiese*

1 Tom. 3. pág. 193. colec.

de pagar, vernian á montar los fletes tanta cantidad como la ganancia que de ello se podria sacar; concluyendo el Consulado con la súplica de que el Rey proveyese de remedio, y ordenara *se guardase en ello la costumbre que hasta aquí se habia tenido.* Vista esta representacion en el Consejo de Indias, se mandó á los Jueces Oficiales de la Casa de Contratacion, diesen luego órden *como los dichos fletes sean tasados de manera que los dueños y maestres de las naos no pudieran pedir por flete mas de lo que han acostumbrado á llevar los dueños y maestres de las otras, que hasta aquí han ido con flotas á Nueva España.*

Por otra Cédula de 16 de Agosto del mismo año de 1572,[1] habiendo representado los dichos Prior y Cónsules que los Jueces Oficiales de Sevilla por real órden habian tasado los fletes que se debian pagar por las mercaderías que se cargaban para las Indias en las naos del rio de Sevilla, *que salen para ir en conserva de la flota que se está aprestando para la provincia de Tierrafirme, pero que los dueños y maestres de las naos que para ir en la dicha flota se cargaban en los puertos de S. Lúcar y Cádiz*, no querian pasar por la dicha tasa, declaró S. M. que lo resuelto para Sevilla se entendiese igualmente con los registros de Cádiz y S. Lúcar; y mandó á los Jueces Oficiales de la Casa, y al del juzgado de Cádiz, cuidasen de que los dichos maestres y dueños se arreglasen exâctamente en punto de fletes en aquellos dos puertos, á la tasa hecha en la ciudad de Sevilla.

Para el mas puntual cumplimiento de lo mandado en las dos anteriores resoluciones, se ordenó por otra de 20 de Mayo[2] de 1579, que hasta que el Rey *otra cosa declarase en contrario*, en todas las flotas y armadas

1 Tomo 3. pág. 193. colec.
2 Pág. 194. tom. 3. colec.

das que fuesen á las Indias, *las cuentas de cada navio que se hobieren de hacer por los maestres de ellos en las dichas Indias, de los fletes que pertenecieren á los pilotos, marineros, grumetes, y otros oficiales de sus soldadas, y de otras qualesquiera cosas y averías*, se hicieran ante el General de cada flota ó armada, y en su defecto con asistencia del Almirante. Es de notar en esta Cédula la costumbre que habia en aquellos tiempos de que tuviesen parte en los fletes todas las personas de la tripulacion de la nao, pues el motivo que hubo para expedir esta providencia, segun se dice en su exórdio, fué los grandes excesos que habia *en repartir las soldadas que se dan á los pilotos, marineros, grumetes y otros oficiales, de lo que les pertenece de los dichos fletes, que entre ellos llaman monto de la nao.*

Ya antes por Cédula de 17 de Agosto de 1565 [1] se habia mandado á los Jueces Oficiales de la casa no consintiesen que á los *Visoreyes, Presidentes, Oidores, Gobernadores, Religiosos y Oficiales reales* provistos por el Rey, y que fuesen á Indias por su órden, *ni á sus criados, se les lleven tan excesivos precios y alquileres como diz que se les llevan, por los aposentos y cámaras de los navios en que van fletados*; y se ordenó que se tasasen y moderasen en lo que justamente mereciesen, *teniendo consideracion á que las tales personas van á servir al Rey, y administrar la real justicia.* Aunque el flete (que hoy se llama *pasage*) de las personas no pertenece al asunto principal de este artículo, nos ha parecido oportuno hacer memoria aquí de esta antigua resolucion, que demuestra el cuidado de nuestros Soberanos en todo lo que conducia al gobierno y navegacion de las Indias; y advertimos de paso, que aunque la data de la dicha Cédula dice de *mil quinientos setenta y cinco*, su verdadera fecha es la de 1565 notada al margen

1 Pág. 192. tom. 3. colec.

gen de ella, segun se infiere de su contexto cotejado con las siguientes de 1572, y de la refrendata del secretario Antonio de Eraso.

Pocos años duró la órden de tasar los fletes de las mercaderías conforme á las referidas Cédulas de 1572, puesto que en las ordenanzas expedidas para el despacho de flotas en 20 de Enero de 1582, [1] que ya citamos en el artículo de ellas, se dixo en su penúltimo párrafo, que á fin de que las naos sufriesen la mayor costa que habian de tener para cumplir lo dispuesto en ellas, y por el *crecimiento en que iban las cosas, y costas que tienen las naos, aparejos y fornituras*; era la voluntad del Rey no hubiese tasa en los fletes por entonces, y en el entretanto que otra cosa se ordenase.

No sabemos con absoluta certeza si se verificó la renovacion de la tasa en el resto del siglo XVI, pero debemos inferir que no la hubo, segun lo que nos dice Veytia en el citado n. 2. cap. 16. lib. 2. de su Norte. Allí refiere que en el año de 1615 se trató, á instancia del reyno de Nueva España, de que se pusiera punto fixo en los fletes que habian de pagar los frutos que de él se traxesen á estos reynos, y que habiendo el Consejo pedido informe en 17 de Noviembre al Tribunal de la casa, respondió este en primero de Diciembre del mismo año que á la ida á las Indias *tenia S. M. ordenado, y se estilaba, que no hubiese tasa de fletes*, dexando en libertad á los cargadores y maestres para que se concertasen entre sí segun la falta ó sobra de buque ó carga, y que parecia conveniente se observase lo mismo á la venida de Indias, *mayormente quando en todo lo posible importaba favorecer á los dueños de naos que tan acabados estaban*. Conforme á este dictamen fué la resolucion del Rey en Cédula de 14 de Diciembre de dicho año, que pasó despues á ser ley como dirémos.

Sin

1 Pág. 137. tom. 4. colec.

Sin embargo, algun tiempo despues se restableció la tasa, pues el mismo Veytia nos asegura [1] que muchos años antes del de 1671 en que escribia, estaba en práctica la dicha tasa, y arreglada á razon de 44 ducados de plata por cada tonelada, con respecto al flete principal que se pagaba en Indias, ademas de otros 14 ducados de la misma moneda que se satisfacian anticipados en España, por la seguridad y saneamiento que hacia el maestre de entregar en el puerto del destino, *bien tratado lo que recibe, ó pagar los daños que tuviese.*

Aunque en la referida época de 1671 se habian cambiado las suertes, pues habia tasa en el precio de los fletes, y no en el tamaño de lo que se cargaba, sin embargo, la regulacion de esto segundo se hacia á ojo entre el maestre y el cargador, arreglando por dozavos las piezas, y tantas quantas doce partes componian, de tantas toneladas se pagaba el flete, y por conseqüencia las averías; y este método se observaba en todo género de carga, excepto en las pipas, á cada una de las quales era estilo darle la estimacion de seis dozavos como ya hemos dicho; pero aun en esta clase de carga quando habia falta de buque solia subir la estimacion ó aforamiento, ó se aumentaba el precio, ó se compensaba con que el dueño de las pipas prestase dinero al maestre para su avío.

Pero ya en el año de 1680, en que se publicó la Recopilacion de leyes de Indias, se renovó la citada Cédula de 14 de Diciembre de 1615, deduciendose de ella la ley 6. tít. 31. lib. 9. aboliendo la tasa de fletes. El contexto de esta ley en su principio pudiera causar alguna duda, pues se explica con estas palabras: *Ordenamos que en las naos de ida á las Indias se haga la tasa de fletes segun la sobra ó falta de buques;* pero las cláusulas que siguen lo aclaran todo, ademas de remi-

1 N. 3. cap. 16. lib. 2.

mitirse á la referida Cédula de 615, en la qual no hay oscuridad. La ley pues continúa diciendo: *y á este respecto se hagan los conciertos, y la misma libertad tengan los dueños de naos en las Indias, concertandose con las partes como mejor puedan*; lo que da á entender que aquellas primeras palabras, *se haga la tasa de fletes*, equivalen á estas otras ó semejantes, *se hagan las contratas.*

De la misma ley tenemos la noticia del precio que se acostumbraba pagar por el flete de vuelta de algunos artículos; pues ella nos asegura que *nunca ha excedido de uno por ciento el de la plata y reales, y peso y medio de cada arroba de lana.*

Es de creer que en este estado de libertad continuaron los contratos de fletamento hasta el fin del siglo XVII, y no hemos podido hallar providencia ó noticia de que se variase en los principios del presente; pero en el proyecto ó Cédula de 5 de Abril de 1720 se restableció la tasa por ley general con el mayor rigor.

Hemos dicho ya que en el cap. 6. de este proyecto se señalaron las cantidades fixas que se habian de pagar por flete de todas las cosas que se llevaban á las Indias y traian de ellas, especificando artículo por artículo, ya en peso, ya en medida, y distinguiendo en tres clases los puertos á que se destinaban, de las quales formaban la primera Veracruz, Santa Marta, Cartagena, y Portovelo; la segunda Buenos Ayres; y la tercera todos los demas puertos de la América. La única diferencia que se nota en este prolixo reglamento, es que las cosas sujetas á medida se arreglaron al frangotillo de treinta y siete y medio palmos cúbicos, y á los dozavos de este, sin señalar cantidad de precio, porque sin duda se refirió la Cédula al de los 44 ducados de plata, y 14 por averías en cada tonelada de cargue, segun se acostumbraba en 1672, y hemos referido; pero el precio de flete de todo lo embarcado quedó fixo, de manera que mandó

dó el Rey en el principio del citado cap. 6. *que por ningun motivo ni pretexto se altere ni disminuya*, ni se pueda intentar hacer *novedad en las reglas dadas en el proyecto, por cargadores ni maestres, á quienes en este punto no se permite arbitrio alguno, antes sí será castigado severamente qualquiera que intente en él alteracion.*

Notamos aquí de paso, que D. Joseph Rubalcava en el n. 175. cap. 17. de su citada obra dice, que en el referido proyecto *se señalan por flete de cada barril de vino y aguardiente diez pesos, ú ochenta reales de plata, y que despues se expidieron diversas órdenes para su aumento, especialmente la de* 16 *de Julio de* 1729, *para que el tercio concedido á los cosecheros pagase á doce y medio pesos cada barril*; pero en la copia auténtica del mismo proyecto, que Rubalcava pone al fin de su libro, leemos en el párrafo último del citado cap. 6. que el barril de vino ó aguardiente de quatro arrobas y media, debe pagar por flete doce pesos y medio de á ocho reales de plata antiguos: de manera que desde el año de 1720, el flete de cada barril señalado en el proyecto, fué el de cien reales de plata, y no hubo necesidad de la Cédula de 16 de Julio de 1729 para aumentarlo de diez pesos á doce y medio, ó nos equivocamos groseramente en esta reflexion.

El reglamento de fletes de 5 de Abril de 1720, *como ley general é inviolable*, debió continuar en vigor por muchos años, aunque en la práctica se harian y se hicieron repetidos fraudes por convenios sigilosos de cargadores y maestres; pero en 1765 se alteró aquel para las islas de Barlovento, con motivo del comercio libre concedido á ellas, en cuya Cédula é instruccion (que ya hemos referido en otra parte) se restableció el arbitrio ó libertad de ajustar el precio de los fletes como mas conviniese á los dueños de las naos, y de la carga destinada á aquellos puertos, ó traida de ellos.

Fi-

Finalmente, en el artículo 46. del reglamento de 12 de Octubre de 1778 para el comercio libre de España é Indias, con la justa idea de que se moderasen los fletes de ida y vuelta, se ordenó *que los cargadores tengan plena libertad para ajustarlos con los dueños, capitanes, ó maestres de las embarcaciones, dependiendo este punto, como es debido, del voluntario convenio de los interesados, á conseqüencia de quedar abolido el perjudicial derecho de toneladas.* Despues acá no sabemos que haya habido providencia revocatoria de esta general libertad en órden á fletes; pero no podemos dexar de advertir que la tasa de ellos estuvo establecida, segun hemos dicho, desde muy antiguo, y en unos tiempos en que no se conocia el derecho de toneladas, que es muy moderno, á lo menos en su entidad, como dirémos en otra parte.

En ella, segun el plan de nuestra obra, corresponde tratar de las contribuciones ó derechos reales y municipales que han debido satisfacer en España la carga y baxeles del comercio de Indias, y vamos á executarlo observando el mismo método que hasta aquí.

PAR-

PARTE QUARTA.

DE LAS CONTRIBUCIONES IMPUESTAS SOBRE EL COMERCIO DE INDIAS, PRINCIPALMENTE DE LAS PAGADERAS EN ESPAÑA.

Esta es la parte mas dificil, y quizá la mas prolixa de nuestra obra, por la grande y repetida variacion que ha sufrido desde el principio hasta el tiempo presente. Sin embargo, dirémos quanto hemos podido averiguar sobre la materia, procurando observar el mismo órden cronológico y division de artículos que hasta aquí para conseguir la posible claridad.

Tratarémos pues de la contribucion de averías: de la de almoxarifazgo: del modo de exîgirlas por aforos ó avaluaciones, relacion jurada, peso, y palmeo: del derecho sobre toneladas; y finalmente del de almirantazgo.

ARTÍCULO PRIMERO.

Del derecho de avería.

Sobre el significado de este nombre no hay necesidad de detenernos; y solo dirémos que parece mas probable el que le da D. Joseph de Veytia, [1] opinando que no se denominó así este derecho porque conserve los *haberes* de los comerciantes, sino porque su destino era el dote, dotacion, ó *haber* de la armada.

Esta contribucion tuvo su principio al mismo tiem-

1 Lib. 1. cap. 20. n. 1. de su Norte.

po que la armada real de la carrera de Indias. El cronista Antonio de Herrera [1] nos dice que en 1521, con motivo de haber algunos navios franceses en la costa de Andalucía y del Algarbe esperando las naves que venian de Indias, ordenó el Rey que *se apercibiese* una armada de quatro ó cinco navios, y que la costa de ella se sacase de *todas las naos, plata, oro, y mercaderías que llegasen á los puertos de la Andalucía, y reynos de Granada y Murcia, de las Indias é islas de Canarias, así del Rey como de particulares; y que á los concejos y puertos, que podian recibir algun daño de los corsarios, se les repartiera lo que les tocase.* D. Joseph Veytia [2] repitiendo esta noticia añade, que el repartimiento se habia de hacer *sueldo á libra*, como con efecto se executó; siendo el General de esta armada D. Pedro Manrique, hermano del Conde de Osorno, *que peleó con siete navios franceses en el cabo de S. Vicente.*

En el inmediato año de 1522, porque continuaba la infestacion de los corsarios, se mandaron apercibir tres carabelas de armada, que á cargo del Capitan Domingo Alonso fuesen convoyando hasta Canarias once navios de flota que iban á las Indias, y se trató al mismo tiempo de que se estableciese una armada que de ordinario anduviera y cruzase hasta las islas de los Azores, costeándola *del oro, plata, perlas y otras mercaderías que viniesen del poniente de las dichas islas, y del de las Canarias y Madera*, como tambien *de Bervería; á las ciudades de Sevilla, Cádiz, Xeréz, y villas del Puerto de Santa María, S. Lúcar de Barrameda; Rota, Chipiona, y puertos del Condado Montelepe, y la Redondela*, contribuyendo á los gastos de esta armada las dichas especies y frutos, aunque fuesen del Rey, ó de otra persona privilegiada, *pues que se hacia pa-*

1 Decada 3. lib. 1. cap. 14. de la historia de Indias.
2 Lib. 2. cap. 4. n. 2. del Norte.

para la guarda de todos; y que igualmente contribuyesen las mercaderías que saliesen de los dichos puertos de España para los otros referidos.

Para verificar este establecimiento se expidieron provisiones, cometiéndolo á Juan Lopez de Recalde, Juez Oficial de la Casa de Contratacion, y juntamente con los diputados del comercio, á fin de que *ajustasen cobrar los maravedis que fuesen menester para la armada, rateándolos, y apremiando al que no quisiera pagarlos*; y se mandó que la cantidad cobrada se pusiera en un arca de tres llaves, una de las quales tuviese la persona nombrada por el Rey, y las otras dos los sugetos que señalasen la Casa de Contratacion, los quales llaveros pudiesen poner *capitanes, veedores, y demas oficiales y ministros, señalarles salarios, fletar navios, proveer bastimentos, artillería y municiones*: y finalmente que *todas las presas* que se hicieran por la armada, incluso el quinto perteneciente á S. M., fuesen *para ayuda á la costa de ellas*. Pero en el año de 1525, segun nos dicen Herrera y Veytia, se ordenó *que lo que se hubiese de gastar*, (de este depósito) *y el señalamiento de sueldos fuese con acuerdo de los Oficiales de la casa*: y se encargó á Pedro Xuarez de Castilla, tesorero de ella, como diputado general del ramo de avería, *procurase que el repartimiento no pasase de uno por ciento*; aunque ya en el año de 1528 fué preciso aumentarlo *al cinco por ciento*, ordenando que de veinte se pagase uno.

El referido cronista Herrera [1] hablando de esta resolucion de 1528, añade que en este año se mandó de nuevo que la Casa de Contratacion hiciese armada para asegurar las flotas que fuesen y viniesen de las Indias, poniéndose su costo por averías, de veinte uno, *sobre el oro, perlas, azucar, cueros*, y todas las *mercaderías que viniesen de las Indias, de Canarias, de los Azores*,

 de

1 Decada 4. lib. 5. cap. 4.

de la Madera, *y Berbería*; sobre lo qual se tomó el mismo asiento que otras veces. La ley 13. del tít. 9. lib. 9. de Recop. Ind. está deducida de Cédulas de 20 de Abril de 1533, 30 de Mayo, y 7 de Diciembre de 1544, por las quales se ordenó á los de la contaduría mayor, Asistente, Corregidores, Gobernadores, y otros qualesquiera jueçes y justicias de Sevilla, Cádiz, S. Lúcar, Puerto de Santa María, y demas ciudades y villas de la costa de Andalucía, que no se *intrometiesen á conocer en cosa alguna tocante á las averías, ni cobranza de ellas.*

De las fuentes de esta ley, y de la autoridad de Herrera se deduce claramente que el establecimiento del derecho de avería, y las reglas de su administracion fueron anteriores al año de 1543, en cuya época fixó D. Joseph de Veytia *la primera imposicion de este derecho* [1] equivocándolo al parecer con el almoxarifazgo, como verémos despues. La misma Cédula de 7 de Diciembre del dicho año de 1543 [2] que cita este autor para apoyar su intento, prueba en cierto modo lo contrario; pues mandandose en ella que las justicias de Sevilla y Cádiz, *no se introduzcan en conocer de ninguna cosa tocante á la avería y su cobranza*, supone establecido antes este derecho. Es verdad que la misma Cédula de 7 de Diciembre dice [3] que la avería se cobraba por órden *del Rey Emperador* á razon de *dos y medio por ciento*, y que este mismo era el derecho de almoxarifazgo, que se habia impuesto por la primera vez en Febrero de aquel año de 543; pero esto no prueba que la *primera imposicion de la avería* fuese en aquella época, como dice Veytia.

Despues del año de 1544 continuó el repartimiento

1 Lib. 1. cap. 20. n. 11. del Norte.
2 Ley 12. tít. 9. lib. 9. Recop. Ind.
3 Se halla en la pág. 182. tom. 3. colec.

to de esta contribucion de averías con el mismo nombre y destino, segun se infiere de las Cédulas de 14 de Marzo (ó mas bien 14 de Junio) de 1558, de 10 de Mayo de 1561, de 30 de Mayo, y 18 de Julio de 1563, de 3 de Junio y 9 de Octubre de 1564, de 6 de Febrero de 1569, de 4 de Diciembre de 1570, y 20 de Junio de 1571, pues en la primera citada de 558 [1] se ordenó que todo lo que se cobrase de las averías *que se han echado y echan para ir y venir en acompañamiento de las flotas de las Indias, se ponga en una arca de tres llaves, de las quales tenga una el Prior de los Cónsules de Sevilla, y otra el licenciado Salgado Correa, Juez que es de las dichas averías, y otra el Receptor que es ó fuere de ellas*, los quales debian tener libros de cuenta y razon para la entrada y salida de caudales, y juntarse *cada mes* para asistir á aquella, poniendo en arcas todo lo cobrado; y en la Cédula de 561 [2] se prohibió al Juez Oficial de Cádiz conocer en pleitos de averías.

En las Cédulas citadas de 563 (de que con otras se deduxo la ley 8. del referido tít. 9.) se mandó que de qualesquiera géneros y mercaderías traidas de las Indias *se cause, cobre, y pague la avería de todos los dueños é interesados, sin excepcion de la real hacienda, y bolsas fiscales, y asimismo de todos los descaminos que se condenaren por qualquiera jueces*: exceptuándose de esta regla general por la Cédula de 564 [3] *los sueldos, salarios, y fletes de navios, de los quales se mandó no se cobrase avería*. En quanto á que contribuyese el caudal de real hacienda, se repitió la misma órden en Cédula de 6 de Marzo de 1565, [4] mandando se pagase la avería *que cupiese al Rey del oro, plata, y otras cosas* que

1 Ley 27. tít. 9. Recop. Ind. y pág. 181. tom. 3. colec.
2 Ley 25. del mismo tít.
3 Ley 18. del dicho tít. 9.
4 Ley 181. tom. 3. colec.

que habian venido para S. M. en el *galeon de Pedro Menendez*, mandado por el *Capitan Esteban de las Alas*, y que lo mismo se observase en adelante en todo lo que viniese para el Rey.

Por la de 6 de Febrero de 1569 (de que se deduxo la ley 26. del mismo tít. 9.) se ordenó al Juez de Cádiz *no admita á ninguna persona que fuere de aquella ciudad á cobrar la avería con poder del Receptor de la casa, sin aprobacion del Presidente y Jueces Oficiales, y satisfaccion de las fianzas.* Y ya antes por la citada Cédula de 7 de Diciembre de 1543 [1] se habia mandado al Corregidor de Cádiz que no se entrometiese á conocer en cosa alguna tocante á las averías del dos y medio por ciento, impuesto por el Emperador Rey, *para guarda de las naos* que van y vienen de las Indias, como posteriormente se le mandó al mismo Juez en 6 de Febrero de 1570 [2] que no admitiese para la cobranza de la avería en aquel puerto á persona que no estuviese aprobada antes por los Jueces Oficiales de Sevilla, y que cada mes se enviase á estos una relacion de los maravedises que se hubiesen cobrado allí por este título.

Despues por otra Cédula de 4 de Diciembre de 1570 se explicaron las de 1564 [3] en órden á la exêncion de pagar avería los maestres, pilotos, y marineros de lo procedido de los salarios, fletes, y aprovechamientos de sus navios; declarando que solo el producto de estos ramos debia ser libre de aquel derecho, y que habian de contribuirle todos los demas caudales, aunque fuesen de dueños de navios, evitando el fraude que hacian estos, comprando buques para vender en las Indias, á donde los enviaban cargados de mercaderías, y retorna-

1 Pág, 182. tom. 3. colec.
2 Páginas 182. y 183. tom. 3. colec.
3 Pág. 190. tom. 3. colec.

naban el valor de todo en plata y oro, registrándolo con el título de fletes.

Tambien se declaró en otra Cédula de 20 de Junio de 1571 [1] que los que comprasen navios, aunque navegaran en ellos por capitanes y dueños, no siendo por pilotos ó maestres, y los marineros que enviasen sus navios á las Indias á cargo de sus hijos, hermanos, ó deudos, ú otras personas, *para que los administren de maestre y piloto que llevan exâminados*, debian pagar la avería aun de los fletes que hiciesen dichos buques; lo qual se entendiese igualmente con los que teniendo dos navios, fuesen personalmente en el uno por maestres, y en el otro pusieran distinta persona que lo gobernase en la misma calidad, ó la de Piloto, debiendo pagarse el derecho de avería del procedido de fletes del baxel en que no habia ido personalmente el dueño. Para que no hubiese engaño en la observancia de estas resoluciones, se ordenó por Cédula posterior de 14 de Septiembre de 1613: [2] *Que en execucion de lo dispuesto sobre que los dueños de naos de la carrera de Indias no paguen avería de los fletes y aprovechamientos de ellos, y sueldos de su persona, trayéndoles registrados de vuelta de viage, presenten ante el Presidente y Jueces Oficiales de la Casa de Contratacion los montos de lo registrado por cuenta de fletes de sus naos, y el Presidente y Jueces lo vean y exâminen sumariamente, y la verdad sabida, manden que no paguen tal avería de lo que montaren, y fuere procedido de ellos, ora vengan en plata ó moneda, ó mercaderías con que por otra parte no pueda pedir, ni aprovecharse de esta gracia ningun piloto, marinero, ni otra persona de las que vinieren en las naos.* Esto último se previno á fin de evitar el fraude con que se solia pedir la

1 Lib. 20. tít. 9. lib. 9. Recop. Ind.
2 Lib. 21. tít. 9. lib. 9. Recop. Ind.

la libertad de derechos de avería de los fletes *por mayor*, y luego se solicitaba en partidas *por menor*.

Por esta misma Cédula de 14 de Septiembre (ó mas bien 14 de Octubre de 1613 segun la cita Veytia) se restableció la exêncion del derecho de avería sobre fletes, aprovechamientos, &c. á los dueños de naos, aunque estos no fuesen embarcados en ellos.

En 1573 se formalizaron ordenanzas para la *cobranza, y distribucion de lo que se aplica por avería para los gastos de armadas*; las quales se dirigieron para su observancia á los Jueces Oficiales de Sevilla en Cédula de 3 de Marzo del mismo año, [1] que es muy larga y digna de leerse, por la exâctitud y menudencia de las reglas que prescribe para la buena cuenta y razon del ramo. Por este mismo motivo no debemos copiarla ni extractarla toda en esta obrita; pero apuntaremos algo de lo mucho que contiene, para dar idea del cuidado é inteligencia de nuestro gobierno en estas materias.

El título de las dichas ordenanzas es en estos términos: *De las averías que se reparten sobre las mercaderías que van y vienen de las Indias, para la costa que hacen las armadas para seguridad de las flotas, y otros gastos á ellas pertenecientes*; y lo copiamos porque este título prueba dos cosas; una, que ya era antiguo el repartimiento de esta contribucion; y otra, que ella tenia unicamente por objeto el mantener la armada de la carrera de Indias, y no podia invertirse su producto en otro ramo de la monarquía.

La primera ordenanza declara *que las personas que han de tener la administracion, recepcion, cuenta, y recaudo de las averías, son los Jueces Oficiales de la Casa de Contratacion, Prior, y Cónsules de la universidad de mercaderes, un Juez de avería, un Diputado* con

1 Pág. 174. tom. 3. colec.

contador , un Receptor que haya de cobrar lo que se repartiere , y un Escribano ante quien han de pasar los acuerdos y pagas que se hicieren , que se elegirá para cada flota ; y que vaya en ella un veedor que vea y entienda como todos los maravedises pertenecientes á la avería se gasten con fidelidad y recaudo , y en utilidad de la avería.

La segunda ordenanza previene *que los Jueces Oficiales de la casa, con parecer del Prior y Cónsules , hagan tanteo por menor de lo que pueden montar los gastos que se hubieren de hacer en el armada que ha de ir con cada flota , y conforme á este tanteo lo distribuyan por averías en las mercaderías que han de ir , para que se vayan cobrando de ellas como se fueren registrando ;* y por la tercera ordenanza se manda *que al tornaviage* de la flota se haga otro tanteo *de lo que montan las costas que ha hecho el armada , y todos los gastos que se han hecho para la seguridad y beneficio de la dicha flota , y por el mismo órden los distribuyan sobre el oro y plata , y mercaderías que hobieren venido en ella , para que se acabe de pagar el sueldo de los navios y gente , y todas las otras costas.*

Por la ordenanza quarta se manda cobrar la *avería* de todo lo que fuere y viniere de las Indias , sin exceptuar cosa ni persona alguna ; y que se cobre por el *afuero que hobieren hecho los almoxarifes para cobrar el almoxarifazgo.* Notese de paso por esta cláusula, quan distintos eran los derechos de avería y almoxarifazgo, no solo en su entidad , sino tambien en su origen , objeto, y administracion.

Por la quinta se impuso al que encubriese y no pagase la avería , la pena de confiscacion de la mercadería ó cosa obligada á ella ; advirtiendo que todos estaban obligados á pagarla *en el fuero de la conciencia* , y así no cumplian en descargo de ella con restituir á causa alguna , aunque fuese pia , si no lo executaban al

Receptor por ante el escribano, y tomando razon de ello el contador.

La ordenanza sexta y siguientes hasta la quarenta y una inclusive, determinan con la mayor prolixidad las formalidades de juramento y fianza que habia de dar el Receptor para ser admitido á su oficio, y el modo con que debia exercerlo: el método que habia de observar el contador para llevar la cuenta prolixa y exâcta: las obligaciones del escribano de registros: la arca de tres llaves (que debia depositarse en la Casa de Contratacion) repartidas entre el Juez de la avería, el Prior del Consulado, y el Receptor del ramo: los libros de caxa para la entrada y salida de las partidas, en cada una de las quales habian de firmar los tres llaveros, y *refrendar* el escribano; no pudiendo salir dinero alguno de la arca sin libramiento de los tres Jueces Oficiales de la casa, en que se tomase la razon por el diputado contador, y refrendase el escribano.

Se previno tambien en la ordenanza que todas las compras que se hicieren á dineros del avería, las concierte y haga el factor de la casa, ó la *persona confidente que él pusiere*, con asistencia del veedor de averías y del escribano, y *todos tres den fe de la compra que está hecha, y los precios á como cuesta, por letra y no por suma*, y que aprobándola los Jueces Oficiales, *den* libranza para el *dicho Receptor, para que él haga la paga en el arca; de manera que el dinero no ande por mas manos, sino que salga del arca para el que hubiere hecho la venta.* Para las compras que se hubieren de hacer fuera de Sevilla, se mandó dar libranza interina á buena cuenta, y despues de consumado el contrato, otra con todas las formalidades para el debido método de las cuentas generales.

Se dieron tambien reglas muy prolixas para el cargo y descargo de los que manejaban el ramo de averías, con un órden y claridad admirables, descendiendo progre-

gresivamente desde la arca ó tesoreria, al contador, receptor, factor, y maestres de los navios de armada, en cuyas manos se consumia ó debia estar exîstente el valor ó estimacion de lo librado, sin exceptuar por esto al Capitan General de la armada flota, por lo que tocase á aquellas partidas que se hubiesen gastado de su órden.

A los Jueces Oficiales de la casa se encargó cuidasen *que las naos de armada vayan bastecidas de vino, vinagre, legumbres, y pez, y pólvora, y mecha, y plomo, y las otras cosas que son menester para las dichas naos, y para la provision de la gente de mar ó guerra que en ellas va, que se ha de llevar de España y no lo hay en las Indias; de manera que de todo esto vayan cumplidamente bastecidas, porque faltándoles, y habiéndolo de comprar allá, no lo compráran á excesivos precios, como algunas veces se ha hecho*; y despues de otras menudas prevenciones sobre el alistamiento de gente de mar y guerra, el cuidado del veedor y maestres á bordo, y la exâctitud del contador en tomar las cuentas á aquellos, y al General de la armada, recogiendo todas las armas, municiones, y demas pertrechos que exîstieren para conservarlos, dispone la ordenanza que fenecidas las cuentas se envien al Consejo de Indias *dentro de dos meses primeros siguientes despues que la flota y armada haya llegado á Sevilla*, y que si no se enviaren en este término, los del Consejo comisionen persona que á costa del diputado contador de la avería *las haga, concluya, y traiga.* La citada Cédula ordenanza de 3 de Marzo de 1573 inserta al fin la instruccion que se daba á los veedores de las armadas, de la qual hay un exemplar en la pág. 116. tom. 4. de la coleccion de 1596, y se compone de treinta y cinco números ó artículos, tan prolixa y metódica como la que hemos extractado para la administracion de la avería.

En 23 de Agosto del mismo año de 573 se expi-

dió

dió otra Cédula enmendando el capítulo n. 10. de la anterior, en que se mandaba no se entregase partida alguna en el tornaviage, sin que antes el contador diese fe de estar satisfecha la avería, y hecho cargo al Receptor; declarando por esta nueva providencia, bastase que el Receptor asiente y firme en los registros al margen de la partida, que estaba pagada equella contribucion *para que por allí se le hiciese cargo.*

En 14 de Julio de 1574 [1] se despachó otra Cédula variando en algunos pocos capítulos de la citada de 3 de Marzo de 73, é incluyendo la enmienda que se habia hecho en el capítulo n. 10. en los mismos términos que acabamos de referir.

Por el n. 1. de esta de 14 de Julio se previno que aunque en el capítulo 6. de la de 3 de Marzo se habia ordenado que se condenasen por perdidas para la cámara las mercaderías de que no se hubiera pagado avería, y que llevase la tercera parte el denunciador, no por esto se procederia contra los defraudadores por sola *denunciacion, sino que primero se dé informacion conforme á derecho*; y por el capítulo 3. se reformaron los nn. 11. y 16. de las referidas ordenanzas de 573, declarando que la junta de los llaveros para entrar los caudales en la arca de averías, fuese *en los Sábados de quince en quince dias*, y no en todos los de la semana, como antes se habia ordenado. Por el último capítulo se dispuso que aunque en el n. 24. de las ordenanzas de 573 estaba mandado que del caudal de la avería no se pudiera *hacer paga ni socorro alguno á ninguna persona de mar ni guerra hasta que en Sr Lúcar se haga el alarde, reseña, y paga general de toda la gente*, esto no se entendiese con los Generales y Almirantes de las flotas, ni con los dueños de las naos que se tomasen para capitanas y almirantas; pues á todos estos *se les podia so-*

1 Pág. 179. y 180. tom. 3. colec.

socorrer en Sevilla con lo que á los Jueces Oficiales de la Casa de Contratacion pareciere, para que se provean de las cosas necesarias para su viage.

Hubo despues varias ordenanzas para la cuenta y razon de este derecho. En 1587 hizo una con varios capítulos el Rey D. Felipe II, que se menciona en la ley 30. tít. 9. lib. 9. de la Rocopilacion de Indias; y en 26 de Noviembre de 1598 se formó otra instruccion al mismo intento, de la qual se deduxeron varias leyes del tít. 8. del mismo libro.

En primero de Noviembre de 1608 [1] se despachó Cédula, mandando formar para la administracion de la avería, una junta compuesta del Presidente y Jueces de la Casa, del Prior y Cónsules, y del Capitan General de la armada, con asistencia del Fiscal: los quales se debian sentar, primero el Presidente, despues el Capitan General, luego los Jueces Oficiales, y luego el Prior y Cónsules; declarando que si no asistiese el Presidente, presidiese el Juez mas antiguo de la Casa, con preferencia al Capitan General. Pero mas adelante por Cédula de 17 de Diciembre de 1613 se encargó esta administracion al Presidente y Jueces únicamente, previniendoles que si ocurriese algo extraordinario, ú opuesto á lo ordenado, diesen cuenta al Consejo.

Hemos visto que esta contribucion comprehendia á todo lo que se llevaba ó traia de Indias, sin exceptuar cosa alguna, fuera de los fletes y aprovechamientos de las naos, aunque perteneciese á la persona mas privilegiada, y aun segun la ordenanza 171 de la Casa de Contratacion [2] tambien fueron exêntos de pagar el derecho de avería el yeso en piedra, y el hierro en plancha, vergajon, ó labrado, yendo en barriles.

Dudamos con algun fundamento si aquí se equivocó

1 Norte n. 25. cap. 20. lib. 1.
2 Citada en la ley 23. tít. 9. lib. 9. R. I.

có la contribucion de almoxarifazgo con la de avería; y luego verémos que entrado el siglo XVII hubo algunas otras cosas exceptuadas de esta.

Ahora solo debemos añadir que no solo las cosas inanimadas, sino tambien los racionales estaban obligados á esta contribucion (como que se invertia en beneficio de todos) siempre que fuesen ó viniesen embarcados en navio de guerra. D. Joseph de Veytia en el n. 14. cap. 20. lib. 1. de su Norte, nos asegura de la observancia de esta providencia desde muy antiguo, aunque añade no haber podido encontrar la ordenanza, Cédula, ó acuerdo en cuya virtud se dió principio al cóbro de este derecho de las personas. Lo cierto es que en el año de 1671 era estilo inmemorial que cada pasagero embarcado en nao de armada pagase 20 ducados de avería, no solo por su persona, sino por cada uno de sus criados ó dependientes aunque fuesen esclavos, y el mismo Veytia refiere un exemplar de esta práctica, decidido con el licenciado Diego Gomez de Mena, Oidor de Santa Fé, que vino á estos reynos el año de 1612, y queria excusarse de pagar avería de los caxones de libros de su estudio, y de tres esclavos que traia: luego verémos que la misma contribucion de las personas, regulada en 20 ducados, se capituló en el asiento de la avería ajustado en primero de Diciembre de 1627, y otros posteriores.

Aunque no toca directamente al intento de nuestra obra la imposicion ó cóbro de la avería en la navegacion de la mar del Sur, harémos aquí memoria de algunas providencias expedidas sobre la materia para aquellas provincias; á fin de que se conozca mejor el tino y miramiento con que nuestro gobierno ha procedido siempre en favor del comercio.

En 6 de Febrero de 1591 escribió el Rey carta al Virey del Perú [1] manifestandole que acá habia parecido se

1 Pág. 192. tom. 3. colec.

se *pudiera acrecentar* medio por ciento, sobre la avería del otro medio que se cobraba *de las mercaderías que suben á esas Provincias; y de la plata y oro que se trae á las de Tierrafirme, y servir este* aumento *para ayuda al entretenimiento y sustento de la armada;* y ordenó S. M. al Virey *que introduxese este crecimiento, ó lo que mas le pareciese para dicho efecto, con que sea sin perjuicio considerable de la Contratacion que es tan justo y necesario se favorezca y esfuerce.*

En otra carta de 23 de Octubre de 1592 (página citada) contestó el Señor Felipe II al mismo Virey á lo que este habia escrito sobre que se continuaba la cobranza de la avería á razon de uno por ciento; pero que los mercaderes se quexaban diciendo que habian servido á la Corona con parte de sus haciendas, y que no habia real órden para cobrar la avería aumentada; á lo qual respondió S. M. que la contribucion que se impuso para la guarda de la plata que baxaba á Tierrafirme, era bien se continuase: y que si para descargar parte de aquella le pareciese al Virey convenir se repartiera algo de la contribucion á la plata que se enviaba á Nueva España; lo pudiese tambien hacer, *y no de otra manera ni para otro efecto.* Añadió el Rey en la misma carta que por lo que tocaba á sustentarse por avería la armada del mar del Sur, parecia cosa de consideracion, y mandó al Virey que juntase la *Audiencia y otras personas pláticas, de ciencia y conciencia, y habiendo oido la parte de los mercaderes, y interesados tratasen y confiriesen entre todos sobre lo que en ello conviniera, y se debiere hacer con justificacion,* avisando de las resultas para que acá se resolviese lo mas conveniente.

Finalmente en otra carta de 13 de Febrero de 1594 (página citada 192.) respondió el mismo señor Felipe II al referido Virey del Perú, aprobándole que hubiese suspendido la exâccion del aumento de medio por ciento sobre las mercaderías que subiesen de Tierrafirme al

al Perú, contentándose con establecerlo sobre el oro y plata que baxase del Perú á Tierrafirme; porque el Virey representó que pues los mercaderes pagaban lo acrecentado sobre el oro y plata, *ademas del almoxarifazgo* (en las mercaderías) *no convenia estrecharlos mas* hasta que se entable.

Hemos visto que la contribucion de avería en España se executaba por prorrateo de la suma total á que ascendian los gastos de la armada en cada viage de flota, y así no tenia quota fixa ni constante; pero hasta 1587 lo comun y regular fué tocar á *quatro ó cinco por ciento.* En este año insinuó S. M. que las bolsas fiscales pagarian la tercera parte del gasto, y lo demas el comercio; el qual no se convino á esta nueva distribucion, sin embargo de que en aquel año no pasó el repartimiento de quatro por ciento, segun nos dice Veytia en el mismo núm. 11. cap. 20. lib. 1. de su Norte.

En el mismo lugar añade este autor, que en 1596 correspondió el prorrateo sobre catorce por ciento (por haberse detenido mucho en Indias la armada, y aumentádose refuerzo por la guerra con Ingleses) y consultando al Rey el tribunal de la Casa y el Consulado, que seria destruir el comercio cobrar á tan alto respecto, pidiendo que se exîgiese á seis por ciento, y se repartiera la demasía en dos ó tres armadas sucesivas, se mandó que se cobrase á siete por ciento.

En Cédula de 7 de Diciembre de 1627 se ajustó asiento con el Consulado de Sevilla, y otros interesados, con lo qual parece cesó por entonces la administracion establecida para la avería. En este asiento se capituló, que se habia de cobrar á seis por ciento de todo lo que se traxese de las Indias en las armadas y flotas, y navios sueltos; pero habiendo espirado, igualmente que otro que á este se siguió, volvieron á repartirse los gastos sobre el valor de los registros.

Como estos hubiesen descaecido mucho, se hacia muy

muy gravosa la suma total del repartimiento, de que resultaba buscar nuevos caminos para el fraude, sin que bastasen á evitarlo todas las prevenciones que el zelo del Consejo y sus ministros aplicaban. Por esto juzgó conveniente el señor D. Felipe IV expedir Cédula en Fraga á 7 de Junio de 1644, prometiendo *que de allí adelante no se llevaria mas que á doce por ciento de lo que viniese registrado de las Indias, para los gastos de un viage ordinario de las armadas y flotas, y que si no alcanzase esta contribucion al gasto, se repartiese la falta sobre la real Hacienda.*

Así se practicó hasta el año de 1655, en que reconociendo S. M. que no aprovechaba su clemencia para que se reduxesen los comerciantes á la ley, y á la razon, expidió Cédula en 18 de Noviembre mandando que se cobrasen las averías de lo que se traxese registrado en la forma que antes, que era, repartiendo el gasto en el tesoro; pero quedaron exceptuadas de la contribucion las partidas destinadas para los Santos Lugares de Jerusalen por Cédula de 31 de Agosto de 1635, y las remitidas para la canonizacion del V. P. Francisco Solano, por otra de 17 de Abril de 1639. Mas adelante se exîmió tambien del repartimiento la plata que se traxese para la redencion de cautivos, segun todo puede verse en el núm. 29. cap. 20. lib. 1. del Norte de la Contratacion.

En diversos tiempos se suspendió el método referido de administracion de la avería, porque estuvo en asiento el cóbro de este derecho. La primera vez de que hay memoria en que se practicó esta nueva forma, fué el año de 1598, en que el Consulado á nombre del comercio se hizo cargo de aquella cobranza, aunque ignoramos con qué condiciones; pero en 4 de Noviembre de 1608 ajustó el Conde de Lémos, Presidente del Consejo de Indias, con dos Diputados de aquel cuerpo otro asiento por seis años, para 5200 toneladas en 8 ó 10

galeones y 4 pataches, con 2500 personas de mar y guerra para su tripulacion, baxo las capitulaciones que pueden verse en el lib. 1. manuscrito, fol. 240. de los de la Casa de Contratacion, y se aprobó por Real Cédula de 17 del mismo mes de Noviembre.

Desde 1613 hasta 1617 volvió á correr el cóbro de la avería y aprestos de las armadas, al cargo del Presidente y Jueces, como estaba antes; pero en principios de 1618 se ajustó otro asiento por tres años hasta fin de 620, á que siguió inmediatamente otro por seis, que duró hasta 627.

Por Real Cédula de 7 de Diciembre de este último año se capituló nuevo asiento [1] por seis (contados desde principios de 628) con el Consulado, y otros partícipes que tomaron á su cargo la administracion de la avería baxo diferentes condiciones.

Los asentistas se obligaron á despachar seis armadas para Tierrafirme, seis flotas para Nueva España, y dos naos para Honduras, y depositaron por via de fianza 300∂ ducados de plata *que se habian de labrar en moneda gruesa.* Capitularon que juntos con el Presidente y Jueces, y en presencia de estos, nombrarian quatro de los interesados para administradores, *con los quales el Consulado tuviese un voto, y preferencia en asiento y firma:* que la administracion tuviese título de proveedor, y que pudiese nombrar galeones, capitanas y almirantas de flotas, y naos de Honduras, con tal que se aprobasen por la sala de gobierno de la Casa.

Concedióse á este asiento que pudiera permitir á capitana y almiranta 200 toneladas de carga de registro, y se pactó con él que la armada de la guardia de la carrera se habia de componer de ocho galeones de á 600 toneladas, un patache de 100, dos de á 80, y todos con 908 personas de guerra, y 1100 de mar y artilleros;

1 Norte, lib. 1. cap. 20. n. 35. y sig.

ros: que para capitana y almiranta de flota se habian de destinar dos naos de á 600 toneladas, y dos pataches de á 80, con 520 personas: y que quando no hubiese flota, fueran tres de los ocho galeones con un patache por tesoro de Nueva España; pero para capitana y almiranta de Honduras habia de dar el asiento dos naos de á 500 toneladas cada una, guarnecidas ambas con 100 infantes.

Se obligaron tambien los asentistas á despachar cada año quatro avisos, dos á Nueva España, y dos á Tierrafirme, á satisfaccion del Presidente y Jueces; pero habian de darseles de avería ó real hacienda las armas necesarias, pagando su valor, con la libertad de derechos de todos los bastimentos que comprasen, como si fuesen provisiones hechas por cuenta del Rey, y se les habia de proveer de artillería, quedando solo del cargo de los asentistas la pólvora, municiones, y pertrechos, y pagar los sueldos de las 2628 plazas de mar y guerra.

Dióseles facultad para nombrar los maestres de plata, y para tomar á riesgo el dinero que necesitasen para los aprestos; y con este motivo advierte D. Joseph de Veytia [1] que estando interesadas en el asiento las personas de mas caudal de Sevilla, escribió la sala de gobierno de la Casa á S. M. en 29 de Enero de 1629 *que á su real crédito hallarian mejor el dinero, que al de los asentistas de la avería*, por la puntualidad con que los ministros del Rey cumplian lo que prometian.

Fué tambien capitulacion de este asiento [2] que los galeones habian de estar listos para navegar á 20 de Marzo: que las carenas y aprestos habian de ser á satisfaccion del veedor: *que los frutos de Indias se pudiesen cargar sin las fianzas que pedia el contrabando*: que to-

1 Num. 38. cap. 20. lib. 1. del Norte.
2 Norte, n. 39. del mismo cap.

todos los navios viniesen en conserva de galeones, pena de perder quanto traxeran si llegasen sueltos: que no se les pudiesen embargar la provision y pertrechos: que ningun Cabo ni Oficial traxese pasagero á su mesa, y que no se gastara pólvora en cosas excusadas; y que si S. M. mandase aumentar refuerzo de armada, no fuera á costa de la administracion.

A esta se concedió tambien que pudiera tener factores y proveedores en las Indias los quales podrian tomar razon del oro, plata, y mercaderías que se cargasen en la armada y flota, y que si necesitasen dinero, se les diesen en Tierrafirme 60ϑ ducados, y 20ϑ en Vera-Cruz del registro, para descontarlos de las averías en España.

Se pactó tambien en este asiento que si los galeones se detuviesen un año en Indias, *el gasto de la invernada* se habia de acrecentar *por avería gruesa* entre el registro de todas las naos que invernasen con ellos; para cuya liquidacion nombraria un contador la Casa, y otro el asiento. Y que el año en que se despacharen nuevos galeones no habiendo vuelto los anteriores, habia de prestar el Rey 200ϑ ducados á la administracion; quedando á favor de esta la avería de la flota que en Diciembre de 1627 se hallaba en la Nueva España, con la obligacion de despachar otra á su costa el asiento, despues de concluido este.

Capitularon igualmente los asentistas, que de vuelta de viage todas las naos habian de entrar por la barra de S. Lúcar, pena de 6ϑ ducados: que ellos pudiesen nombrar guarda mayor del asiento, poner guardas en todos los baxeles, así de guerra como mercantes, y visitarlos todos de ida y vuelta, descaminando quanto viniese fuera de registro: que pudiesen tambien *ondear* (ó fondear) qualquiera nao, *abrir caxas* y executar quantas diligencias les pareciesen, para descubrir fraudes: que si incurriesen en estos los ministros, oficiales, ó maestres,

se

se les impusiera la pena personal (sobre el perdimiento de todos sus bienes) de destierro perpétuo, y quatro años de presidio; pero la del Contramaestre y Guardian fuese de 10 años de galeras.

Aun mas dura, en cierto modo, fué la pena capitulada para los Capitanes de galeones, en los quales se hallase cosa sin registro; pues por el mismo hecho, aunque no constase de culpa suya, quedaban excluidos de servir mas en la carrera. Menos extraña era la que se impuso de perdimiento de todos los bienes, y destierro perpétuo del reyno, á los Maestres que *ondeasen plata ó mercaderías de naos de Indias á otras, ó al contrario*; porque seria fraude conocido contra el registro, y por consiguiente contra la avería. Para mejor evitarlos se dió facultad á la administracion de que hasta quatro meses despues de la llegada de galeones ó flota, pudiera visitar qualquiera navios *naturales ó extrangeros*, que estuviesen en el rio de Sevilla, en Bonanza (puerto de S. Lúcar) ó en la bahía de Cadiz.

Capitularon igualmente los asentistas ó administradores, que las mercaderías y frutos se habian de avaluar y aforar como antes se hacia, y que de ellas, del oro, plata, joyas, piedras, y perlas, y de todo lo demas que se traxese de las Indias, habian de cobrar á seis por ciento de avería, y á uno por ciento de lo que para ellas se cargase, como tambien 20 ducados de plata de cada pasagero libre ó esclavo que se embarcara en galeones, capitana, y almiranta de flota, ó pataches; pero que si se perdiese qualquiera nao de ella, se les descontase la avería de lo que montase el registro: que no se pudieran admitir embargos en oro, plata, y mercaderías dentro de la Contratacion ni de la aduana, y que los administradores tuvieran llave de los almacenes de ella, y pusiesen persona en la tabla de Indias, en la aduanilla, y en Cádiz. Que en llegando á la Casa de Contratacion la plata, se entregase la de particula-

lares; pero que los administradores pudieran pesar las barras, y contar los reales en la sala del tesoro, debiendo justificarse con audiencia de ellos, los fletes y aprovechamientos de las naos de que no se debia la contribucion de avería.

Obligóse la administracion, ademas de hacer á su costa los aprestos, á dar cada año 60@ ducados para la paga de los tributos, y de los salarios, y otros gastos de cuenta de avería; pero capituló *que en quanto á la paga de gente de mar, se habia de estar á las listas y sus notas, sin admitir informaciones.* [1]

Finalmente se pactó que todo lo perteneciente á este asiento habia de estar baxo la proteccion del Consejo de Indias, con inhibicion de los demas Tribunales, excepto el de la Real Audiencia de Contratacion, que debia ser su conservador, y el Presidente de ella Juez privativo de todos los pleytos y causas; con tal que si este no fuese letrado, tuviera por asesor uno de los Oidores de la misma Audiencia, con las apelaciones al Consejo en las causas de 600@ maravedis arriba, actuándose estas ante los Escribanos de la Casa; pero pudiendo los Administradores nombrar otro para los negocios de resultas y cuentas del asiento.

La última capitulacion es muy curiosa, porque nos conserva la memoria de las ideas caballerescas de aquellos tiempos. Capitularon, pues, en ella los Administradores que al asiento no se le diese nombre de arrendamiento, por no serlo, sino administracion del derecho de la avería, que los interesados causaban con sus haciendas, y que por consiguiente no les perjudicase á la nobleza.

Hemos extractado con bastante prolixidad los 63 capítulos de esta contrata ó administracion de avería (arreglándonos al extracto ó copia que insertó D. Joseph de

1 Norte de Contratacion, lib. 1. cap. 20. n. 43.

de Veytia en el citado capítulo 20. lib. 1. de su Norte, desde el núm. 36.) porque ella nos da muchas noticias no solo de las costumbres generales de aquella época, sino tambien de algunas particulares prácticas y usos de nuestra navegacion y comercio con las Indias occidentales; que es el objeto principal de esta obra, y de donde se podrá tal vez tomar alguna luz para las providencias que se propongan en los tiempos presentes ó futuros.

El asiento [1] referido acabó, segun lo capitulado, con el año de 1633; y para desde el siguiente de 34 se ajustó otro con el mismo comercio, pero con variedad en algunos puntos. En quanto al número de galeones, se obligaron los administradores á aprestar catorce ademas de la capitana, y almiranta de flota, y en quanto á la contribucion que habia de exîgir se les concedió que cobrasen á doce por ciento.

Duró esta nueva contrata solos tres años, porque en los de 637, 38 y 39 despachó el tribunal de la Casa por su cuenta las armadas; pero en el de 640 se capituló otro asiento con el Consulado y comercio, por tres años en diversos términos.

Los partícipes de él pusieron diferentes cantidades, y el Rey prestó 257𝔇 ducados de vellon; y habiendo despachado la primera armada, no pudieron proseguir por falta de caudal, y se cometió al Licenciado D. Francisco de Mansilla, Oidor de la Contratacion, el conocimiento de la quiebra. De aquí resultó que desde el año de 641 volviesen á correr los despachos y cóbro de la avería al cargo de Presidente y Jueces; y aunque en 644 se hicieron nuevas instancias y diligencias para ajustar otro asiento, no se pudo conseguir.

De estas diligencias resultó discurrirse por el año de 643 que convendria tomar alguna otra forma de con-

tri-

1 Norte, lib. 1. cap. 20. n. 44.

tribucion en lugar de la avería, obligándose los comerciantes á dar una cantidad fixa para los gastos de las armadas y flotas. Instóse sobre esto en 644, y como cada vez fuese mayor la relaxacion en los fraudes contra el registro, se representó en 648 nuevamente que convenia consumir aquella contribucion, repartiendola en quotas fixas entre la Real Hacienda, y los comercios de España é Indias; pero en ninguna de estas proposiciones se trató de suprimir la necesidad de registros, aunque despues se hubo de juzgar necesario para que se abrazase mas fàcilmente el repartimiento.

Este proyecto estuvo dormido por algun tiempo hasta el año de 1659, en que el Consejo consultó al Rey que convenia tomar alguna forma de excusar los fraudes del registro de particulares, que cada dia era mayor el daño que causaban á la contribucion, pues en 1653 le habia tocado de avería á la Real Hacienda á noventa y nueve por ciento; en el de 656 á quarenta y nueve, y en el mismo de 659 habia salido á treinta y uno y medio por ciento, siendo así que venia plata de tres años, y se esperaba por esto que fuese muy moderado el repartimiento. Para remedio de estos daños puso el Consejo en manos de S. M. un papel, en cuya vista mandó se pidiese informe al tribunal de la Casa, y al Consulado, que lo executaron en 28 y 31 de Octubre, y 20 de Noviembre de aquel año, con el zelo, solidez, y fundamentos que acostumbraban.

Exâminado el asunto, resolvió el Rey en Cédula de 31 de Marzo de 1660 que la plata y oro de particulares de Tierrafirme, y Nueva España, viniese sin sujecion á registro (á menos que voluntariamente se quisiese hacer) trayendolo en confianza los maestres ó compradores de aquellos metales: que tampoco fuesen obligados á introducirlos en la Casa de Contratacion, ni á declarar á qué dueños pertenecia, sino por mayor; pero que las barras, y otras piezas que traxesen en pasta,

las

las labraran en las casas de moneda de estos reynos : y que los dichos metales, igualmente que todos los frutos y mercaderías que vinieran de Indias, fuesen libres de *avería*, *de almoxarifazgo*, *y de todos los demas derechos* impuestos sobre la entrada en España de los géneros traidos de aquellas partes, con tal que los comercios contribuyesen para los gastos de las armadas y flotas, con las porciones siguientes.

El de las provincias del Perú (por ser el mas grueso y el de mayores negociaciones) 350Ⓓ ducados : el de Nueva España 200Ⓓ : el del nuevo reyno de Granada 50Ⓓ : el de la provincia de Cartagena 40Ⓓ : y la Real Hacienda 150Ⓓ ducados, con lo qual quedó fixa la dotacion de 790Ⓓ ducados de plata, que se computaron bastantes para cada apresto de una armada de Tierrafirme, y para capitana y almiranta de flota de Nueva España.

Sucedió con esta disposicion lo que la misma Cédula de 1660 ya prevenia, esto es, que siendo tan nueva y tan grande, no se pudo advertir en ella todo lo que convenia, especialmente no habiendo habido tiempo para oir á los comercios, á los quales ofreció el Rey que siempre que se asegurase la dotacion precisa de las armadas, segun el pie antiguo, vendria S. M. en todo lo que fuese conducente á su alivio, consuelo, y conservacion.

Confiado en esta promesa, representó el de Sevilla el agravio que se le hacia en que los 200Ⓓ ducados pertenecientes al reyno de Nueva España se cobrasen de las mercaderías, y frutos que de España se llevaban á aquella provincia; de que se seguia que no su comercio, sino el de Sevilla era el que realmente pagaba aquella cantidad, contra lo prevenido en una de las cláusulas de la referida Cédula de 31 de Marzo de 660, en la qual se decia que por lo tocante á la contribucion que habia de hacer el comercio de Andalucía, se quedaba

tratando de ajustar, y que en la flota y armada que llegaron de vuelta á estos reynos en 663, á cargo del Almirante D. Diego de Ibarra, y en la antecedente del General D. Pablo Fernandez de Contreras, habia contribuido 160 pesos el comercio de España, y se procedia contra el Consulado por el Presidente Marques de Fuente el Sol para que pagase otros tantos, con respecto á los galeones del cargo de D. Manuel de Bañuelos, que volvieron en 1665.

De resultas de la representacion referida, y de otra sobre que las provincias de Cartagena, y el nuevo reyno no cumplian con la contribucion que se les habia asignado, mandó el Rey se formase una junta de las personas que el Conde de Peñaranda, Presidente de Indias, nombrase, las quales unidas con las que se diputasen por los comercios, compusieran todas las diferencias pendientes, con las prevenciones necesarias para que en adelante *corriese esta materia sin reparo que turbase ó alterase la conformidad de los ánimos y de las voluntades, y la franqueza y sinceridad con que deben correr los comercios para ser bienaventurados, y caminar con el ensanche y libertad que tan necesario es.*

Juntos los Diputados que nombró el comercio, con el Prior y Cónsules, y despues de varias conferencias tenidas en el quarto del Presidente Marques de Fuente el Sol (en las quales se hicieron diferentes consultas resueltas por el Consejo) se acordó que la forma y entero de los 790 ducados fuese en los términos siguientes: la Real Hacienda, y Bolsas Fiscales 150: las provincias del Perú 350: que los 200 ducados de la Nueva España se minorasen á 125 pesos; y los 150 pesos restantes los pagase el comercio de Andalucía, repartiendolos en las mercaderías y frutos de las flotas, por diputacion que iria en ella, nombrada por el Consulado: que los 90 ducados repartidos á los comercios del nuevo reyno, y de Cartagena, quedasen en 40

pe-

pesos, y los 83750 restantes los contribuyese el comercio de Sevilla, repartiendolos en Cartagena y Portobelo sobre las mercaderías y frutos de la flota destinada á aquellos puertos, por los diputados que nombrase el mismo.

Con estas condiciones y con otras, se otorgó escritura pública de concordia y ajustamiento en 15 de Junio de 1667, ante Juan del Pino y Alzola, Escribano de Sevilla, y se aprobó por real Cédula de 4 de Julio del mismo año, imprimiendose en 45 fojas, y archivandose en la Contaduría de la Casa, y en el Consulado, con los autos originales que pasaron ante Francisco de Camarena, Escribano mayor de las armadas en aquel tiempo.

Esta nueva forma ó asiento de contribuir á los gastos de las armadas y flotas, duraba, como hemos ya insinuado, en el año de 1680 en que se publicaron las leyes de Indias, pues ademas de la nota que hemos citado en otro lugar, la ley 46. tít. 9. lib. 9. nos dice que por entonces estaba suspendida la obligacion del registro *desde la nueva forma dada en la contribucion de los comercios del año de* 1660: y manda que se guarden las leyes de aquel título en lo que no fueren contrarias al *asiento que ahora* corre, ó los que adelante se ajustaren.

Ya hemos dicho en otra parte que el mismo asiento, ú otro muy semejante hubo de continuar hasta entrado el siglo presente, segun se deduce de las Cédulas de 28 de Febrero de 1701 y 3 de Septiembre de 1704, que cita D. Joseph Rubalcava (Tratado Histórico-Político, cap. 15. núm. 229.) las quales mandaron que se observe el *asiento de avería.*

Es verosimil que estas resoluciones no se executarian por falta de materia, á causa de la interrupcion del comercio de Indias en los años sucesivos, hasta la paz de Utrech, que obligó á tomar medidas extraordinarias para el poco que entonces se hacia. De la Cédula de 1706 que citamos en otra parte, no resulta que los co-

mercios contribuyesen con poco ni mucho para costear los buques de guerra franceses, que debian ir comboyando las dos flotas de Nueva España y Tierrafirme, destacandose algunos para la expedicion del mar del Sur, antes bien en la misma Cédula se manda pagar del Real Erario al Embaxador del Rey Christianísimo el importe total de aquel socorro, como ya diximos.

Tambien hemos visto que las flotas sucesivas desde el año de 712 (poco mas ó menos) hasta el de 717 se despacharon por particulares proyectos; y de la del último año nos consta por D. Gerónimo Ustariz que se costeó con los fletes y aprovechamientos de los baxeles de guerra de su escolta, segun dexamos referido: sin que en ninguna de ellas aparezca memoria de contribucion de *avería*, ni de otra fixa de los comercios.

En 5 de Abril de 1720 se estableció como ley el proyecto general y permanente (de que hemos hablado varias veces) para el despacho de flotas, galeones, y navios sueltos; y tampoco en él se hace mencion de asiento de *avería* en las flotas anteriores, ni se previene cosa alguna relativa á este derecho para lo futuro.

Es, pues, casi indubitable que en el presente siglo se costearon del erario público los convoyes de las flotas, y galeones, á lo menos desde 1706 hasta 1732, en cuyo año se expidió la Cédula de 18 de Junio que ya hemos citado á otro intento, y de que es preciso repetir la memoria.

En el exôrdio de ella se dice que el Rey (D. Felipe V) habia atendido con incesante desvelo *al restablecimiento de los comercios, dando en distintos tiempos varias y costosas providencias, especialmente la de destinar navios de la real armada que guardasen las costas de Indias, é impidiesen las ilícitas introducciones; pero que la Real Hacienda no podia sufrir los gastos de la manutencion de aquellos baxeles y sus armamentos*

por,

por las demas cargas de justicia, y del estado: que por estos motivos habia mandado S. M. que el Consulado y comercio, *en junta general* tratase, *y discurriese algun medio de subvenir á la referida consistencia, así como lo practican las naciones en las compañías generales que tienen formadas para su tráfico, concurriendo de su ingreso y utilidades con el correspondiente fondo, á mantener y costear los navios destinados al resguardo de las flotas y convoyes con que hacen su comercio, independiente de lo que corresponde* á los Soberanos *por sus reales derechos*: y que en conseqüencia de esta resolucion se tuvieron las juntas generales (en 5 de Diciembre de 1731, y 28 de Marzo de 1732) en las quales se acordaron diferentes proposiciones, reducidas á 20 artículos, que el Rey aprobó en el modo y forma que dirémos en otro lugar.

Ahora bastará decir que por el artículo 1. *admitió el Rey el servicio y ofrecimiento del comercio, de contribuir con el quatro por ciento (ademas de los derechos y fletes prefinidos en el real proyecto de* 5 *de Abril de* 1720) *sobre todos los caudales que se conduxesen de América en especie de oro y plata, y asimismo de la grana fina, considerándose esta por el valor á que se vendiere al tiempo de regularle la contribucion*; bien entendido que esta habia de extenderse á todos *los navios, que hubiesen venido y viniesen desde* 5 *de Diciembre de* 1731, *en que se celebró la primera junta general para tratar de este negocio*, y que habian de quedar exceptuados de la contribucion del *quatro por ciento* los demas *frutos y géneros que se traen de ambos reynos*, de las Indias. Y por el artículo 3. se capituló que el Consulado quedase *relevado de contribuir con otra ninguna cantidad para la manutencion y exîstencia de los navios guardacostas, manteniéndose la referida contribucion del quatro por ciento, interin subsiste el dicho cinco por ciento del real proyecto de* 5 *de Abril de* 1720.

Con

Con este nuevo arreglo, ó concordia quedó extinguido el antiguo derecho de avería, refundiéndose en otro real, y la Real Hacienda tomó á su cargo y de su cuenta costear las escoltas ó convoyes para las flotas, así como el resguardo y proteccion en general del comercio de Indias; excusando los asientos de avería y la administracion de ella, que siempre fué dificil, y perjudicial al Rey y á los particulares, por los fraudes y enredos que trae consigo necesariamente toda contribucion prorateada en una compañía tan vasta, y de tantos partícipes.

Sin embargo, continuó todavia despues de aquella fecha una contribucion, que aunque no se titulaba de avería, lo era en realidad, por su motivo y objeto. Hablamos del uno por ciento destinado á costear los avisos de que se encargó el comercio por las escrituras insertas en la real Cédula de 31 de Mayo de 1720; pues prorateándose esta exâccion sobre todos los caudales que se conduxesen de Indias de puro negocio, é invirtiéndose el importe total en los gastos de los avisos que se despachaban por utilidad del mismo comercio, parece claro que este debe reputarse un verdadero derecho de avería, de la misma naturaleza que el suprimido generalmente por la Cédula de 18 de Junio de 1732.

En esta, lejos de suprimirse el referido uno por ciento, se ratificó expresamente por su artículo 13. suponiendo habia de continuar esta contribucion para los gastos de avisos, y *para los demas del Consulado y comercio;* ofreciendo S. M. en el artículo 15. prorogar á este cuerpo la facultad de que habia usado, de repartir con prudencia algunas cantidades sobre los caudales traidos de Indias, hasta extinguir los débitos y obligaciones que habia contrahido el comercio; aunque con la precisa calidad de que precediese á cada repartimiento dar cuenta al Rey del caudal que se necesita-

se

se para el expresado fin, y obtener su real aprobacion.

En el reglamento de libre comercio de 12 de Octubre de 1778 se moderó esta contribucion á *medio por ciento en la plata como ya lo estaba en el oro*, interin acababa el Consulado de Cádiz de pagar los acreedores que prestaron sus caudales para urgencias de la corona, á fines del siglo pasado y principios de este; y esta moderacion fué una conseqüencia natural de haber cesado la contrata del despacho de avisos por el comercio, especialmente despues que se establecieron los correos marítimos en 1765.

Finalmente advertimos que desde que se erigió el Consulado de Sevilla, tuvo este para su dotacion, [1] *misas, y limosnas, gastos de letrados, solicitadores, procuradores, escribanos, correos, portes, porteros, y otras cosas semejantes* una blanca al millar, que se pagaba al embarco de todas las mercaderías, y demas cosas que se cargaban para las Indias, y esta contribucion se exîgia al mismo tiempo que los derechos de almoxarifazgo, por la tasacion que de ellas se practicaba; pero era solamente en la salida de España, pues de lo que se embarcaba en las Indias para estos reynos, no se contribuia cosa alguna. Al mismo tiempo se declaró que fuese tenido por cargador y tratante para estar obligado á pagar dicho derecho ó avería, *el que hubiese mas de un año que trata en las Indias, ó el que cargase de nuevo para ellas mas cantidad de 1Ʋ ducados en una ó mas veces, y no otra ninguna persona.*

AR-

2 Ley 49. tít. 6. lib. 9. de la Recop. de Ind.

ARTÍCULO II.

Del derecho de almoxarifazgo.

Almoxarifazgo, segun da á entender la ley 25. tít. 9. partida 2. son los derechos de la tierra, debidos al *Rey por razon de portazgo, é de diezmo, é de censo de tiendas*; pero en el primer concepto es principalmente del que tratamos aquí.

Antes de referir el origen y progresos de esta contribucion, debemos asegurar, como ya insinuamos, que es en todo diversa de la de avería, aunque alguna vez se hayan confundido estos dos nombres. Hemos visto en el artículo antecedente que este último derecho tuvo principio muchos años antes que se estableciese el otro; á lo menos con respecto á lo que se embarcaba de España para Indias; y dexamos notado sobre la ordenanza 4. de las expedidas en 3 de Marzo de 1573 [1] que mandándose en ella se cobre la avería de todo lo que fuere y viniere de las Indias por el *afuero que ovieren hecho los almoxarifes para cobrar el almoxarifazgo*, se veia claro que eran dos distintas contribuciones, administradas por diferentes reglas y empleados.

Lo mismo se deduce de una de las capitulaciones ya referidas de la administracion de la avería, que tomó á su cargo el comercio, y fué aprobada por el Rey en Cédula de 31 de Marzo de 1660, por la qual se concedió que todos los frutos y mercaderías que vinieran de Indias, fuesen libres de *avería, de almoxarifazgo, y de todos los demas derechos* impuestos sobre la entrada en España de los géneros traidos de aquellas partes; confirmándose esta distincion con que habiéndose estable-

1 Pág. 174. tom. 3. colec.

blecido nueva forma para el cóbro de los derechos de salida de España á Indias, y de entrada en estos reynos de lo que se traxese de ellas, por el real proyecto de 5 de Abril de 1720, se estimó por olvidado el ramo de averías, y esto dió motivo á las juntas, y Cédula de 18 de Junio de 1732, que ya hemos referido.

Entrando pues á tratar del derecho de almoxarifazgo como separado, y contrayéndonos al que se ha pagado en España de lo que se embarcaba para las Indias, ó de lo que se traia de ellas, sabemos por la provision expedida en 28 de Febrero de 1543,[1] que los Reyes Católicos *por una su carta, firmada de su nombre, y señalada con su sello, dada en la ciudad de Búrgos á 6 dias del mes de Mayo de* 1497, *y por otras cartas, Cédulas*, y declaraciones que despues se dieron, mandaron, que por el tiempo de su voluntad, *de todas y qualesquier mercaderías, y cosas que de las dichas Indias se traxesen á estos reynos, no se llevasen derechos de almoxarifazgo, ni aduana, ni almirantazgo, ni otros derechos algunos, ni alcabala de la primera venta*, y la misma franqueza tuviesen *todas las cosas que se embarcasen y llevasen á las Indias, para proveimiento, y sostenimiento de ellas, y de las justicias que en ellas estuviesen.*

Esta absoluta libertad de toda contribucion en lo que fuese y viniese de las Indias, se confirmó por el Rey D. Cárlos I. en otras Cédulas de que no tenemos individual noticia, pero nos asegura de haberse expedido, el mismo Rey D. Cárlos, pues en el exôrdio de la que acabamos de extractar, y á continuacion de las palabras *por otras cartas y Cédulas*, dice: *ansi por los Reyes Católicos, como por nos.* Ni debe extrañarse en esta exêncion que quando se hable de lo traido de las Indias, se comprehendan indefinidamente *todas*

1 Fol. 446. tom. 3. colec.

las cosas, y quando se trata de lo llevado á aquellos reynos, se limiten á las destinadas *para proveimiento y sostenimiento*, porque ya diximos que en los principios como era poco lo descubierto, y menos la poblacion de europeos, era consiguiente que fuesen pocas ó ningunas las cosas de luxo que se conduxesen de España á América por via de negociacion.

Es verdad que en Cédula de 15 de Diciembre de 1531 [1] se dixo que no se llevasen derechos de almoxarifazgo á los prelados y clérigos de *órden sacro que pasasen á las Indias*, por lo que llevaban *para atavío y mantenimiento de sus personas y casas*, siendo *propio y verdaderamente suyo;* y esta excepcion parece que supone establecida ya en 1531 la dicha contribucion; pero tambien es cierto que en la referida Cédula no se trata de almoxarifazgo exîgible á la salida ni entrada en España, sino á la llegada á Indias, donde estuvo introducido muy desde los principios del descubrimiento, como se insinuará despues.

Lo mismo debe decirse de la disposicion de la ley 8. del citado título y libro, deducida de Cédula de 15 de Abril de 1540, sobre que se cobre el almoxarifazgo de todo lo que fuese escrito en el registro, aunque no se halle al tiempo del desembarco, á menos que se justifique haberse echado al agua, ó no haberse embarcado realmente; pues del mismo contexto de la ley aparece que se trata del cóbro de este derecho en Indias.

Quedemos pues asegurados de que antes de 1543 lo que se conducia de estos reynos á los de Indias, ó de ellas á España, ni un maravedí pagaba en ellos al real erario por título de contribucion, pero en el citado año, y por la Cédula de 28 de Febrero, se dió principio á gravar este comercio en España.

En aquella mandó el Rey D. Cárlos I. *que todas,*

y

1 Ley 28. tít. 15. lib. 8. de la Recop. de Ind.

y qualesquier personas que traxesen á estos reynos, de las Indias; qualesquier mercaderías y mantenimientos, y otras cosas, ó las cargaren en estos dichos reynos para las llevar á las dichas Indias, paguen de entrada, por tierra, y cargo, y descargo, y venta de ellas los derechos de almoxarifazgo y alcabala, y otros derechos que de ellas nos debieren, conforme á las leyes y condiciones del quaderno del almoxarifazgo del arzobispado de Sevilla, y obispado de Cádiz; pero quedó libre de esta contribucion por la misma Cédula, todo lo *que traxesen de las Indias, ó llevasen á ellas* los pasageros *para sus mantenimientos é servicio de sus personas, é mugeres, é hijos, é casas*, jurando aquellos en forma, que estos frutos ó mercaderías erán precisamente para aquel destino, *y no para vender ni contratar, ni para otra cosa alguna.*

Esta Cédula de 28 de Febrero de 1543 [1] se insertó en otra de 28 de Septiembre del mismo año; y por esta se ordenó que desde allí en adelante, á la entrada en Indias de los frutos y mercaderías llevados de España, solo se pagasen de almoxarifazgo cinco por ciento, en lugar de siete y medio por ciento que antes se cobraban; respecto á que (dice el Rey) los dos y medio por ciento eran los que se habian de haber satisfecho á la salida de Sevilla, donde entonces nada se pagaba, por la franqueza absoluta concedida desde el principio; y habiendose de cobrar ahora el mismo dos y medio por ciento en la salida de Sevilla, *no era justo que se cobrase otra vez en las dichas Indias.*

De esta última resolucion se pueden deducir varias noticias: primera, que desde el principio del comercio de Indias se cobró en ellas el derecho de almoxarifazgo de quanto se llevaba de España, y que la quota fué de siete y medio por ciento: segunda, que esta quota em-

1 Ley 1. tít. 26. lib. 9. de la Recop. de Castilla.

embebia en sí el dos y medio correspondiente á la salida de estos reynos, que estaba franca, y por conseqüencia que esta cantidad era el derecho de almoxarifazgo de salida; lo que verémos comprobado despues: tercera, que en los géneros llevados á Indias no creció el derecho de almoxarifazgo considerado en su total; puesto que siete y medio por ciento se cobraban antes juntos en aquellos reynos, y despues se percibia la misma cantidad dividida entre acá y allá: y quarta, el escrupuloso cuidado que nuestros Reyes tenian de no gravar el comercio, aun quando las urgencias de la corona obligaban á suprimir ó revocar las franquezas que antes habia gozado.

Pero las mismas estrecheces del erario real hicieron despues aumentar el derecho de almoxarifazgo sobre lo que se cargaba para las Indias; pues en Cédula de 29 de Mayo de 1566 [1] se mandó que se cobrase en la salida de Sevilla para aquellos reynos, cinco por ciento, en lugar del dos y medio anterior; y á la entrada allá diez por ciento en lugar de cinco. Para los vinos se dió, no sabemos por qué, especial y mas fuerte tarifa, mandando se cobrasen diez por ciento al embarcarse en Sevilla para las Indias, y á su entrada en estas otro diez por ciento, en todo veinte por ciento; pero en otra Cédula de 25 de Enero de 1567 [2] se rebaxó algo esta quota en la salida de los vinos de Sevilla para Indias, reduciéndola á siete y medio por ciento, sin hacer novedad en los diez que debian pagarse al tiempo del desembarco en aquellos reynos.

En las Cédulas citadas de 1543 y 1566 no se explica quanto importaba el derecho de almoxarifazgo de entrada en Sevilla de los géneros traidos de América, refiriendose sus decisiones *á las leyes del quaderno* del al-

1 Pág. 448. tom. 3. colec. Ley 2. tít. 26. lib. 9. Recop. cast.
2 Ley 3. tít. 22. lib. 9. n. 1. Recop. cast.

almoxarifazgo del arzobispado de Sevilla, y obispado de Cádiz; pero por la Cédula de 5 de Junio de 1566 [1] sabemos que el arancel de los derechos de almoxarifazgo de todo lo que entraba en Sevilla por mar ó tierra, era de cinco por ciento, y ademas diez de la alcabala de primera venta, que se cobraba en ciertas ocasiones, aunque realmente no se verificase aquella. Habia, es cierto, algunas excepciones á la regla general, pero ninguna habla con lo traido de Indias, segun puede verse en la citada ley, tan difusa como curiosa, por las muchas noticias que contiene relativas á nuestro comercio de Europa y Africa. No lo es menos la ley 3, que tambien hemos citado, y en la qual se moderaron los derechos de salida y entrada en Sevilla de varios géneros y frutos, aunque en lo tocante á Indias solo se habla de los vinos, segun diximos. Sin embargo, debemos advertir que por Cédula de 13 de Mayo de 1573 [2] se prorogó por doce años á la Isla Española, ó de Santo Domingo, la gracia que por otros doce se le habia concedido en 2 de Febrero de 1561, de que solo pagase *siete y medio por ciento (de los quince que se debian de almoxarifazgo y alcabala) de todo lo que enviasen ó traxesen* á Sevilla los vecinos de la dicha isla, *y qualesquier mercaderes y tratantes, y otras personas, así de azúcares y cueros, como de caña-fistola, y otras cosas y grangerías;* y esta gracia se hizo y prorogó en atencion á los servicios hechos por los moradores de la dicha isla, y á ser la *ciudad de Santo Domingo llave, puerto, y escala de todas las Indias*. Pero por otra Cédula de 8 de Mayo de 1577 [3] se mandó cobrar por entero en la Isla Española el derecho de almoxarifazgo, de las mercaderías y cosas que á ella se llevasen del Brasil,

1 Ley 2. tít. 22. lib. 9. Recop. cast.
2 Pág. 460. tom. 3. colec.
3 Pág. 456. tom. 3. colec.

sil, y otras partes *de las Indias de Portugal en navios arribados, sin que se entendiese en esto la merced* (ó moderacion) *hecha á la dicha Isla.*

De esta Cédula se deduce tambien que los frutos de aquellos reynos, á su entrada en España pagaban juntamente con el cinco por ciento de almoxarifazgo, el diez mas de alcabala, aunque no se verificase realmente la primera venta; pues los derechos de los de la Isla Española se moderaron á la mitad del *quince por ciento que debian pagar* segun hemos referido.

En 28 de Diciembre de 1568 se libró otra Cédula [1] comunicando á las Indias la referida de 29 de Mayo de 1566, y añadiendo en ocho capítulos varias prevenciones sobre la cobranza del almoxarifazgo de entrada y salida en aquellos reynos. De ellas unas tratan del comercio de las provincias de las Indias entre sí, y otras del de España con ellas, y al contrario. Estas últimas pertenecen mas á nuestro intento, y por eso harémos de ellas memoria.

Por el capítulo 1. de la citada Cédula se previno que conforme á las de 1566, se cobrasen en los puertos de Indias, á la entrada los diez por ciento de las mercaderías llevadas de estos reynos, *demas y allende de los otros derechos de almoxarifazgo, que se pagan y han de pagar acá, de la saca y salida de ellas, en virtud de las dichas Cédulas.* Por el 2. capítulo se declaró que este derecho se habia de exîgir en las Indias por las *avaluaciones* que allí se hiciesen del verdadero valor que las mercaderías tuvieran al tiempo de la paga, y no por las que se hubiesen hecho *en los reynos de Castilla*; executándose los *afueros particular y distintamente, por los géneros y especies de mercancías, segun la calidad y bondad de ellas, sin que en esto se haga ningun arbitrio.* Por el cap. 6. se ordenó que de las cosas y mer-

1 Pág. 450. tom. 3. colec.

mercaderías que de aquellos reynos se traxeran á estos, se pagasen á la salida dos y medio por ciento del almoxarifazgo, del valor verdadero que tuvieran *al tiempo de cargarlas y sacarlas;* y por el cap. 8. se previno *que todos los derechos de almoxarifazgo:::* se pagasen *de contado en dinero de oro, ó plata labrada, ó en pasta.*

Por Cédula de 17 de Julio de 1572 [1] se mandó cobrar el derecho de almoxarifazgo de los esclavos que se llevasen al Perú *por via de contratacion, como de las demas mercaderías*; y por otra de 26 de Mayo de 1573; [2] que el almoxarifazgo, así de esclavos como de mercaderías, se cobrase en aquellas provincias, *del mayor valor que tuviesen* en el Perú, respecto al que tenian en Tierrafirme, de donde se llevaban; regulándolo en cinco por ciento del aumento: y esta exâccion sobre el mayor valor se mandó generalmente en todas las Indias, así de lo que iba de estos reynos, como de lo que se traficaba de unos puertos á otros en aquellos, por varias Cédulas que pueden verse en el citado tomo 3. de la coleccion de 1596, desde la página 445 hasta la 467, señaladamente por la de 21 de Diciembre de 1539 [3].

Declaróse tambien por Cédula de 27 de Abril de 1574, [4] que en todos los puertos de Indias se debia cobrar el derecho de almoxarifazgo *de la xarcia, velas, clavazon, y las demas cosas* que de los navios *dados al traves, vendieren sus dueños*, como se habia declarado muchos años antes por Cédula de 25 de Octubre de 1549, [5] que se pagase aquel derecho de las cosas lleva-

1 Pág. 453. tom. 3. colec.
2 Pág. 454. tom. 3. colec.
3 Pág. 457. tom. 3.
4 Pág. 454. tom. 3. colec.
5 Pág. 455. tom. 3. colec.

vadas á Indias, y que se habian libertado de él (por ir destinadas al servicio de las personas que pasaban en servicio del Rey, ó fuera de él) siempre que se verificase venderlas ó hacer otra negociacion de ellas.

Se mandó tambien por Cédula de 21 de Abril de 1574 [1] á los Oficiales reales de México y Veracruz, que cobrasen los derechos de almoxarifazgo *de todas las mercaderías que fuesen puestas y asentadas en los registros de los navios, aunque sus dueños aleguen que no se cargaron algunas de ellas, como no lleven certificacion de los Jueces Oficiales de Sevilla, ó del que hobiere despachado en S. Lúcar la flota.* Esta Cédula es curiosa por los hechos en que se funda, y prueban que en todos tiempos han sido los hombres igualmente ingeniosos para el fraude; pues dice el Rey en su exôrdio, habérsele informado *que muchas veces iban registradas muchas mercaderías::: y queriéndolas avaluar y cobrar los derechos de ellas, alegan las partes que no se llevan, por no haber tenido lugar para cargarlas en Sevilla, con la prisa del despacho de las flotas;* y que mudaban las mismas mercaderías á otros navios *con fines de esconderlas, y no pagar los derechos; y acaeciendo topar con ellas, dicen que son las que iban registradas en el otro navio donde faltan, porque no se las tomen por perdidas.*

Sin embargo de la generalidad con que estaban sujetas á este derecho todas las cosas que se llevaban y traian de las Indias, hubo algunas exceptuadas en todos tiempos. Ya hemos insinuado la franqueza concedida á lo que se embarcaba para avío y servicio de los pasageros, y aun de los eclesiásticos residentes en aquellos reynos, jurando ser suyo, y para su uso; pero igualmente se libertaron de contribucion *el vino, y todos los otros bastimentos* que se compraban para las armadas y flo-

1 Pág. 457. tom. 3. colec.

flotas de Indias; los quales no pagaban tampoco otros derechos que se cobraban en las aduanas, ni habia precision de ser llevados á ellas, segun se declaró en una provision expedida por el Consejo de Hacienda en 20 de Marzo de 1564. Por ella consta que habiendo preso los Jueces de la casa á los ministros de la aduana que habian querido detener unos tocinos que se traian para la armada de Indias, mandó el Rey que se pusiesen en libertad, advirtiendo al Juez conservador y recaudador, que otra vez no embarazasen cosa alguna que viniese para este efecto; y despues en 1645, habiendo pretendido el administrador general de los almoxarifazgos que se debia pagar de aquellos géneros el uno y medio por ciento que se habia impuesto sobre todos los géneros francos de aquella contribucion, declaró S. M. por decreto de 4 de Abril, que no se entendia el nuevo tributo con los *bastimentos y pertrechos de los galeones y naos de la carrera de Indias.* Con efecto, desde 14 de Septiembre de 1613, y 12 de Diciembre de 1619 estaba concedida la misma exêncion de almoxarifazgo á las naos marchantas de este comercio, por sus pertrechos y bastimentos; como todo puede verse en el lib. 1. cap. 22. n. 21. del Norte de Contratacion. Pero sin embargo, esta exêncion estaba reducida á los derechos de salida ó embarco; pues del vino que se desembarcase en los puertos de Indias, así de armadas y flotas, como de qualquiera otro navio, estaba mandado por Cédula de 11 de Agosto de 1606, se cobrasen los derechos de almoxarifazgo de entrada, aunque aquel género fuese de raciones de la gente de mar y guerra [1].

El mismo autor de esta obra nos asegura en el n. siguiente 22. que no solo eran libres de almoxarifazgo los aprestos para los buques de la carrera, sino tambien todas las cosas enviadas de cuenta del Rey, fuese en su

EE real

1 Ley 7. tít. 15. lib. 8. Recop. Ind.

real nombre, en el de sus proveedores, ó en el de las personas que hacian asiento de provisiones; y que así se capitulaba por condicion expresa en los arrendamientos de aquel derecho; en cuya comprobacion cita uno hecho con D. Francisco Baez Eminente, en 9 de Marzo de 1632, y otro con D. Juan de Londoño Ibarra en 26 de Junio de 1663. Mucho antes que D. Joseph de Veytia, habia escrito el cronista Herrera [1] que el Rey católico ordenó en el año de 1507 *fuesen libres de almoxarifazgo todas las cosas que se cargasen por cuenta de su Alteza.*

Siguiendo sin duda este mismo concepto, estaba declarado desde muy antiguo, por una real provision de 20 de Marzo de 1564, [2] que los azogues no debian pagar almoxarifazgo, aunque sí *avería*, (y esta es otra demostracion de lo que hemos dicho de la diversidad de estas dos contribuciones) ni entrar en la aduana, sino ir en derechura las recuas y carretas conductoras á la atarazana ó almacenes de la Casa de Contratacion, donde se recibian y empacaban los azogues.

La misma exêncion gozaron los libros permitidos de pasar á Indias; pues aunque pagaban la *avería*, estaban libres de todo otro derecho, segun nos dice Veytia en el n. 10. cap. 16. lib. 2. de su Norte, y es expreso en la ley 27. tít. 15. lib. 8. de la Recopilacion de Indias, deducida de Cédula de 4 de Noviembre de 1548.

Por Cédula de 18 de Agosto de 1556 [3] se mandó que al fin de los registros y *fees de mercaderías, se ponga por escrito con distincion lo que hubieren montado los derechos de almoxarifazgo de cada persona en particular, y en quantas partidas y sumario de lo que montare todo el registro ó fe, declarando á quanto por cien-* to

1 Decada 1. lib. 7. cap. 1.
2 Norte, lib. 1. cap. 14. n. 20.
3 Ley 3. tom. 15. lib. 8. Recop. ind.

to se paga de las mercaderías. Y por otra Cédula de 4 de Junio de 1582 [1] se ordenó *que los almoxarifes de Sevilla envien en cada flota ó navios sueltos de registro, relacion de todas las mercaderías que hubieren despachado y pagado los derechos, dirigida á los Oficiales Reales de Indias*, para qué les sirva de noticia, y se eviten los fraudes que se cometian, entregando á las partes testimonio de lo que habian satisfecho sin coserlo al registro, y dando con esto ocasion á ocultaciones, y á que si se denunciaban estas, solian quedar libres los defraudadores, presentando el certificado de haber satisfecho el almoxarifazgo en Sevilla.

En la ley 5. del citado tít. y libro, deducida de Cédulas de 1550, 1554, 1619, y 1627, se previno á los Oficiales Reales de Indias no entregasen, *por ninguna causa ni razon, las mercaderías á los cargadores ni consignatarios, si no hubiesen pagado antes de dar el despacho, los derechos de almoxarifazgo;* sopena de pagarlos aquellos con el quatro tanto, si se hallase haber dado alguna cosa ó cantidad fiada.

Finalmente, en Cédula de 21 de Mayo de 1648 [2] se mandó que si los *ministros de la Casa de Contratacion aprehendieren algun descamino de mercaderías al tiempo del despacho ó recibo de galeones ó flotas*, paguen los derechos de almoxarifazgo á los recaudadores y arrendadores del de Indias, y no entren los géneros en la aduana por donde pasaren; y que igualmente si los ministros del almoxarifazgo aprehendieren mercaderías descaminadas por fraude hecho á su ramo, satisfagan el derecho de avería á los de la Casa de Contratacion.

Pero no debemos omitir la noticia de que pocos años antes, ó pocos despues de la mitad del siglo pasado, intentó la administracion general de los almoxarifazgos co-

1 Ley 4. tom. 15. lib. 8. Recop. ind.
2 Ley. 16. tom. 17. lib. 8. Recop. ind.

brar de la ropa y frutos que se embarcaban para Indias, (ademas de aquel derecho, y otros menores unidos) *los quatro unos por ciento* impuestos nuevamente, con nombre *de lo vendible*, fundándose en que en el arrendamiento se decia, que los cobrase *de todas las mercaderías que entrasen y saliesen en las aduanas*, y en que estaba en posesion de cobrarlos de todo lo que se sacaba fuera del reyno. Pero se desatendió esta pretension, porque se reflexîonó que lo remitido á Indias no iba vendido, sino á venderse allá, donde se cobraba la alcabala para el Rey, señor de aquellos reynos como de los de España.

Parece que no hubo novedad en esta contribucion de almoxarifazgo en todo el resto del siglo XVII; así porque D. Joseph de Veytia no hace memoria de ella, (en el año de 1672 en que escribia) como porque no la hallamos en el código de leyes promulgadas en 1680. Antes bien la ley primera del citado tít. 15. lib. 8. ordena, que se continúe la cobranza de aquel derecho conforme á las Cédulas de 29. de Mayo de 1566, y 28 de Diciembre de 1568 que hemos referido; añadiendo *que en las cartas-cuentas, que conforme á su obligacion han de remitir al Consejo*, (los ministros y tribunales encargados del ramo) *refieran por menor las cantidades de que se compone este caudal.*

Es verdad que D. Miguel Alvarez Osorio en el punto tercero de su discurso *Extension Política*, [1] escrito y presentado al Rey Cárlos II. en 1686, dice repetidas veces que en aquel tiempo pagaban los generos traidos de Indias un veinte por ciento de derechos; y esto parece indicar que habia crecido la exâccion del almoxarifazgo, al menos á la entrada en España. Pero es de advertir que segun hemos dicho ya, el almoxarifazgo comun de los frutos venidos de Indias, se exîgia en Sevilla á razon de *quince* por *ciento*; á que añadidas

las

1 Parte 1. pág. 70. del Apéndice á la Educacion Popular.

las contribuciones sobre toneladas, (de que hablarémos despues) no es extraño ascendiese el total de ellas al veinte por ciento que dice Osorio. Este autor señala la misma quota sobre lo que se embarcaba para aquellos reynos en 1686; y de esta especie tratarémos en el artículo siguiente.

Sin embargo de todo lo dicho, debemos hacer memoria aquí de una contribucion, al menos indirecta, que sufrieron ciertos géneros embarcados á Indias en el siglo anterior; aunque ignoramos quando empezó, y quanta fué su duracion. En 27 de Julio de 1632 se expidió Cédula, en la qual insertandose una de las condiciones con que se concedieron por el reyno los veinte y quatro millones en las Cortes de aquel año, se ordenó que la *sisa del vino, vinagre, y aceyte que se sacare de estos reynos para las Indias &c., se pague de lo que se sacare por mar en los lugares donde se embarcare, al precio comun y corriente en ellos al tiempo que se embarca.* Esta sisa era la rebaxa de la octava parte, y ademas doce maravedis en cada arroba de vino, (aumentados en aquel año) los quales derechos de saca eran indirectamente una sobrecarga á los del almoxarifazgo, impuestos en lo que se embarcaba á Indias.

Despues de la publicacion de aquella ley, y en los veinte años inmediatos, no es verosímil se revocara ó alterara su observancia; pero en los principios del siglo presente, por las consideraciones que hemos tocado en otro lugar, dudamos si habria alguna novedad. Sabemos que antes del año de 1715 ya se habia variado, á lo menos en quanto á las mercaderías enfardeladas, el método de la exâccion de derechos, executándola no por afuero ó avaluacion, sino por palmos cúbicos, como dirémos en el artículo siguiente; y es regular que esta novedad introduxese por conseqüencia otras en la quota y reglas de exîgir el almoxarifazgo á la salida de España, y quizá tambien á la entrada en las Indias.

Pe-

Pero sea lo que fuere de esto, es tambien creible que no se estableció una regla general hasta el año de 720, pues las flotas que precedieron á esta época desde el principio del siglo, se despacharon por particulares proyectos, segun hemos dicho ya: y D. Gerónimo Ustáriz en el capítulo 45. de su *Teórica y Práctica de Comercio* nos asegura que en los proyectos baxo de cuyas reglas iban y venian las flotas de Nueva España, se pagaban excesivos derechos de todos los géneros y frutos de estos reynos; de modo que los vinos, aguardientes y aceytes satisfacian, por derecho de salida para Indias, en unos proyectos de treinta á quarenta por ciento, y en otros de veinte y cinco á treinta.

Pero en el de 5 de Abril de 720 se estableció por ley general, el reglamento de que tantas veces hemos hablado, y en él se moderaron todos los derechos de salida de España, regulándolos á razon de cinco y medio reales de plata antigua cada palmo cúbico en los fardos, frangotes, caxones, tercios, paquetes, ó barriles de mercaderías sujetos á medida superficial; y para los demas géneros que se embarcaban sin esta sujecion se formó tarifa, regulando los derechos en reales de plata, con respecto al número, peso, ó medida de líquidos, segun puede verse por menor en el capítulo 5. de la citada Cédula de 5 de Abril.

En el capítulo 7. de la misma se fixaron tambien los derechos que habian de contribuir el oro, plata, y frutos que se traxesen de qualquiera parage de las Indias, con el mismo respecto de peso, número, y medida que se habia señalado en los renglones que se embarcaban para aquellos reynos; exceptuando el oro y plata, que en moneda, en barras, ó labrados, debian pagar, aquel á dos por ciento, y esta á cinco de sus valores; habiendose declarado antes por el capítulo 3. que á la salida de Indias de los efectos, nada se habia de contribuir por título alguno, incluyendose aquel an-

ti-

tiguo derecho de almoxarifazgo en las cantidades que se habian de pagar á la entrada en España.

En el mismo capítulo 3. se declaró igualmente que en los derechos señalados para la salida de estos reynos á los de Indias, estaban comprehendidos todos los que hasta entonces se habian impuesto, é igualmente *los que pudieran adeudarse de almoxarifazgo, agregados, cargado, y regalía*, por las mercaderías y frutos que se embarcasen para Indias, y que en su conseqüencia *no se les podria pedir otro derecho alguno.*

Por Cédula de 17 de Septiembre del mismo año de 1720 [1] se reduxeron á treinta y tres maravedis los ciento treinta y cinco que pagaba de derechos la libra de cacao en Madrid, declarándose que en los treinta y tres maravedis satisfechos en Cádiz, nada mas debia este género por entrada, con tal que fuese venido de nuestros dominios de América, y traido por naturales de estos reynos. Declaróse tambien que de los treinta y tres maravedis, los diez correspondian al almoxarifazgo de Indias, y *á los dos pesos escudos* señalados en el proyecto de 5 de Abril á cada quintal de cacao; y que en el chocolate labrado se debian cobrar los derechos del almoxarifazgo mayor, y de Indias, con mas el *real que impuso el reyno en* 1532: con las quales contribuciones y sin otra alguna, se podrian comerciar estos géneros libremente por el reyno, añadido solo el arbitrio particular que hubiese en algun pueblo.

No satisfecho el Rey con estas providencias tan favorables al comercio, expidió otra Cédula en 20 del mismo mes de Abril, que copia el referido Ustáriz en el citado capítulo 45. Por ella declaró *que así como á la salida desde los puertos* (de Cartagena y Portobelo) *para España, debe ser libre de derechos todo lo que se embarcare en ellos, y viniere registrado en galeones y*

1 Auto único, tit. 22. lib. 9. de la Recop. cast.

y navios sueltos, *segun se previene en el citado reglamento*, (de 5 de Abril) *así tambien sean libres de contribucion á la llegada y entrada en qualquiera de aquellos puertos*, *todos los géneros que fueren de estos reynos baxo partida de registro*, *constando haber satisfecho los derechos de salida en Cádiz;* pero se exceptuó de esta franqueza el derecho de alcabala antigua y moderna en las primeras ventas, y en las sucesivas que se hicieran *en qualquiera de las dos ciudades de Cartagena ó Portobelo*, *regulándola á razon de doce pesos escudos por cada fardo de cien palmos cúbicos*, *y de dos pesos de su valor en los géneros sueltos;* añadiendo para obviar fraudes, que aunque no se verificase efectiva venta en qualquiera de los referidos pueblos, *no habian de salir de ellos los géneros para ninguna otra parte de América*, *sin satisfacer primero el derecho referido de la alcabala*, *en la misma forma que si se hubieran vendido.*

Pero en la excepcion que se hizo por lo que toca á la alcabala, halló la justificacion del Rey nuevos medios de aliviar al comercio, mandando que la exâccion de ella sobre las mercaderías y géneros conducidos de estos reynos, así en fardos como sueltos, se executase *segun los aforos y valores de España*, *y no segun los de las Indias*, conforme al método y reglamento que se incluyó en la dicha Cédula.

Esta equitativa providencia se fundó sin duda en lo que despues reflexîonaba juiciosamente D. Bernardo Ulloa en el n. 103. del capítulo 3. de su preciosa obra *Restablecimiento del comercio y fábricas*; esto es, que la práctica de exîgir la alcabala sobre el aumento de valores de los géneros transportados de un pueblo á otro, *es repugnante á la razon*, porque el diez por ciento debe cobrarse del valor de la cosa vendida, *no del flete que la conduce*, *ni del aumento de los derechos que se le cargan*; y que esta justa regla se califica con el modo acostumbrado de exîgir la alcabala y cientos, de la carne, y otras especies

cies gravadas con ellos, *los que se baxan para alcabalar.*

La de 5 de Abril de 720 se observó en quanto á contribuciones de lo que se embarcaba para las Indias, hasta el año de 1765 en cuyo mes de Octubre se expidieron el decreto, é instruccion para el comercio libre de las islas de Barlovento. En el número 3. de esta se mandó que en lugar de los derechos del palmeo, que hasta aquella fecha habian pagado los comerciantes por los géneros sujetos á él, se cobrase solo un *seis por ciento* de todos los que fuesen manufacturados ó producidos en estos reynos, y un *siete por ciento* de los que fuesen de reynos extraños, al tiempo de su embarque para las Indias; pero en quanto á los géneros y frutos, así españoles como extrangeros, que no estaban sujetos al palmeo, se mandó en el n. 4. de la misma instruccion que se cobrasen los derechos que prescribia el proyecto del año de 1720.

Por otro decreto de 23 de Marzo de 1768 se establecieron las reglas y condiciones para hacer el comercio desde España á la provincia de la Luisiana, recien agregada á la corona; previniéndose en su artículo 6. que no se habia de cobrar derecho alguno al tiempo de la extraccion de todos los frutos y géneros, así nacionales como extrangeros, que se embarcasen para aquella colonia; pero en quanto á los que viniesen de ella, incluso el dinero, se mandó por el artículo 16. que pagasen (con la qualidad de por ahora) un *quatro por ciento*, que despues se moderó á *dos* en 1777, de entrada en España, libertando á los primeros de toda contribucion, si se volviesen á extraer para otros paises.

En otro decreto de 5 de Julio de 1770 (que como los dos anteriores se hallan copiados en la parte 2. *del apéndice de la Educacion Popular*) se extendió á la provincia de Yucatan y Campeche, la gracia del libre comercio concedido á las islas de Barlovento en 1765, y

en los mismos términos que á ellas, sin internacion á otras provincias, y con la circunstancia de que solo se pagase la mitad de los derechos por el palo de tinte, que se conduxese á España en las embarcaciones de este tráfico.

Aunque la moderacion y franqueza de derechos, que hemos indicado, eran contraidas al comercio de las islas, Yucatan y Luisiana, y no trascendentales al de las demas partes de América, hubo despues algunas gracias concedidas á varios frutos de las Indias, de qualquiera puerto de ellas que viniesen.

En real órden de 12 de Mayo de 1772 [1] se mandó entre otras cosas que la franquicia de derechos concedida en 17 de Octubre de 1766 al algodon criado en los dominios del Rey en América, que viniera con destino á las fábricas de estos reynos, fuese *extensiva no solo al que se traiga á Cataluña*, sino tambien al que venga á las demas provincias de España, por qualquiera de sus puertos; y en otra real órden de 23 de Abril de 1774 [2] se declaró (con la calidad de por ahora) que gozasen de entera libertad de derechos de entrada en Cádiz, y demas puertos habilitados, los géneros y frutos de nuestra América, que siguen: el palo de campeche y demas maderas, sean, ó no para tintes, y de qualquiera provincias que viniesen en navios españoles: la pimienta de Tabasco, ó Malagueta: las pescas saladas: la cera: el carey ó concha: el achiote, y el café de los dominios del Rey en aquellas partes, concediendo la misma libertad de derechos de extraccion á todos los referidos frutos y efectos, si volviesen á salir para dominios extrangeros, igualmente que el azucar traida de qualquiera parte de las Indias en embarcaciones españolas, así á su entrada en estos reynos, como á su extraccion para otro qual-

1 Apéndice de la Educacion Popular, parte 2. n. 24.
2 La referida parte 2. del Apéndice n. 30.

qualquiera parage de ellos, ó de los extraños. Previnose tambien en la citada órden que los cueros al pelo de ganado vacuno, traidos de las islas de Barlovento, de Yucatan y Campeche, y de la Luisiana, en navios del *comercio suelto*, á los puertos habilitados para él; pagasen solo el derecho de seis maravedis por cada libra de su peso, sin exîgirles otro alguno de entrada en España; *segun se regló*, continúa la misma órden, *en* 26 *de Junio, y* 21 *de Agosto de* 1769 *para los de Buenos-Ayres que traxesen los paquebotes correos.*

Finalmente en el reglamento de comercio libre de 12 de Octubre de 1778 se previno por el articulo 17 que las mercaderías y frutos destinados á la Havana, Cartagena, rio de la Plata, Valparaiso, Concepcion de Chile, Arica, Callao, y Guayaquil, pagasen, siendo españoles, al tiempo del embarco en las aduanas de esta peninsula, *el tres por ciento señalado por el decreto de* 2 *de Febrero del mismo año*, á menos que fuesen libres de toda contribucion, ó se les moderase en los aranceles unidos á este reglamento; y si los géneros y frutos fuesen extrangeros, satisfaciesen *siete por ciento* á la salida de España, debiendo pagar unos y otros iguales cantidades por el derecho de almoxarifazgo á la entrada en los puertos de Indias.

Estos derechos se moderaron por el artículo 16. para el comercio de los puertos que se llamaron menores, y son Puerto Rico, Santo Domingo, Monte-Christi, Santiago de Cuba, Trinidad, y Batabanó en la misma isla, y las de Margarita, y Trinidad, Campeche, Santo Tomas de Castilla, Omoa, Santa Marta, rio de la Hacha, Portobelo, y Chagre. Mandóse pues, que los frutos y efectos españoles, sujetos á contribucion, y dirigidos á los dichos parages, pagasen solamente uno y medio por ciento: y quatro por ciento todas las manufacturas y géneros extrangeros, á la salida de estos reynos, satisfaciendo respectivamente igual cantidad

unos y otros por el derecho de almoxarifazgo á su entrada en América. 1

Por el artículo 22. del mismo reglamento se declararon libres por diez años *de toda contribucion de derechos, y arbitrios, á la salida de España, y del almoxarifazgo á la entrada en las Indias, todas las manufacturas de lana, algodon, lino, y cáñamo, que sean indubitablemente de las fábricas de la península, y de las islas de Mallorca, y Canarias; y se declaró tambien que los texidos de seda sola, ó con mezcla de oro y plata fabricados en estos reynos y en dichas islas, solo paguen por cada libra castellana de diez y seis onzas, treinta y quatro maravedis, en lugar de los ochenta que contribuian*, segun lo resuelto anteriormente para el comercio libre de las islas de Barlovento.

Por el 24 se concedió igual libertad de derechos al acero, alambre de hierro, y laton, almagra, azucar, bermellon, birretes de seda, blondas, café, carnes, pescados salados (de estos dominios, y de los de Indias) cerveza, cedazos, cerraduras, clavazon de metal dorado, chocolate, cristales, cuchillos, encaxes, espejos, fi-

1 Por real decreto de 5 de Agosto de 1784 (que se circuló impreso) se aumentaron los alivios en el comercio de los referidos puertos menores *franqueando enteramente de todos derechos, y arbitrios los caldos, frutos, y géneros españoles, y rebaxando la contribucion del quatro á solo el dos por ciento en los efectos extrangeros, que se llevasen de los puertos habilitados de España, y sus islas de Mallorca, Menorca y Canarias* á los referidos de Indias llamados menores.

Por otro decreto de 28 de Febrero de 1789 (publicado en la misma forma) se declararon *libres de todos derechos, incluso el de alcabala, y de qualquiera otra contribucion*, todos los frutos, y mercaderías sin distincion de españoles, ni extrangeros que se llevasen desde estos reynos á los referidos puertos; *y que fuese asimismo libre de derechos el comercio de dichos puertos menores con sus frutos, y efectos en todos los dominios* (españoles) *de América.*

fideos, y demas masas, ó pastas, harinas, hojas de lata, y de espadas, sables y espadines, lacre, ladrillos, y loza de todas las fábricas de España, navajas, nueces, papel blanco y pintado, peltre, piedras de mármol y jaspe para mesas, y baldosados, plomo, pólvora, romero, sal, sebo, sidra, sombreros, vidrios, zapatos, y toda especie de quinquillería de las manufacturas españolas; y por el artículo 25. se declaró que en la exêncion de almoxarifazgo explicada en el 22, no se comprehendia la *alcabala que todos los frutos, géneros, y mercaderías* deben satisfacer á su internacion en los dominios de Indias, y cada vez que se vendieren en qualquiera parte de ellos.

Por el artículo 43 se libertaron de toda contribucion á la entrada en España (cargándola en los mas á la salida para paises extrangeros) los aceytes medicinales de María, de palo, de canime, de bétola, y de abeto: el achiote, agengibre, algodon con pepita, sin ella, é hilado: añil, azucar, valdeses, canchelagua, búcaros, café, calaguala, cáñamo, pescados, y carnes saladas, cascarilla ó quina, cera en marquetas, chinchilpate, chichimora, crines, cobre, conchas finas y ordinarias de nácar, contrayerba, culen, dividivi, estaño, grana fina, silvestre, y granilla, astas de animales, lana de vicuña, de alpaca, de guanaco, de carnero, y de ceybo, lino, maderas de todas especies, malagueta ó pimienta de Tabasco, palo de campeche, y brasilete, amarillo, ferrey, futete, linalóe, moralete, y santo; pieles de ciervo, venado, cíbolo, lobo marino, tigre, y vicuña: pita sobue, plata macuquina, sebo en pan, seda silvestre, y fina en rama: the, trapo, yerba del Paraguay, *y todas las demas producciones propias de Indias, y Filipinas, que hasta ahora* (año de 1778) *no se han traido á estos reynos.*

Por el artículo 44 se moderaron los derechos del oro y plata que en moneda ó pasta se traxesen de qualquiera

ra

ra parte de Indias á España, reduciendo los del oro á dos por ciento con arreglo á la Cédula de primero de Marzo de 1777, y los de la plata á cinco y medio por ciento, los quatro para el Rey, y el medio para el Consulado de Cádiz, interin acababa este de pagar los acreedores prestamistas, segun diximos ya en el artículo anterior de esta obra; y el uno restante se mandó depositar *con cuenta separada á disposicion del Ministro de Indias, así para indemnizar al Colegio Seminario de S. Telmo, y otros cuerpos que tenian dotacion en el gravoso derecho de toneladas, como tambien para invertir el sobrante en la construccion del camino de Andalucía, que interesa principalmente al comercio de Cádiz.*

Por el artículo 48 se ratificó la gracia hecha al comercio de la Luisiana en decreto de 23 de Marzo de 1768 de que ya hicimos memoria; pero declarando que el quatro por ciento que segun aquella resolucion habian de pagar los caudales, y frutos de la dicha colonia á su entrada en España, se habia rebaxado á dos por ciento en real órden de 2 de Mayo de 1777; y en el artículo 50 se añadió la libertad de todos los derechos por diez años á la *peletería* que se traxese de la referida provincia en su entrada en España.

Despues del reglamento de 12 de Octubre de 1778 ignoramos que se haya hecho novedad en la materia de nuestro artículo, sino es en el renglon del azucar; sobre el qual se mandaron entregar *quatro* reales vellon por arroba á su entrada en estos reynos, por una real órden cuya fecha no tenemos presente, pero sí que es del tiempo de la última guerra, empezada en Junio de 1779, y concluida en Enero de 1783. En esta contribucion se vino á restablecer casi la misma quota que pagaba aquel género, conforme á la tarifa del proyecto de 1720, en su cap. 7. que era de dos reales de plata antigua.

No hemos hablado de otras contribuciones que pagó en

en diferentes tiempos el comercio, y parece pertenecian á la clase de almoxarifazgo, porque mas bien que derechos reales, fueron repartimientos hechos para reintegrar los desembolsos executados por el cuerpo del comercio con diversos motivos, y por conseqüencia no eran gravámenes permanentes, ceñida su duracion á aquellos objetos: tales fueron el derecho llamado de Balbas, por el indulto de una denuncia de falta de registro en galeones, por los años de 1627: el de lonja para costear la casa de ella en Sevilla; y el de infantes para aprontar al Rey tropas armadas en cierta urgencia de la corona: todos los quales se administraron con separacion entrando los productos en las arcas del Consulado, para pagar premios y capitales á los que prestaron el dinero; y formado despues entre estos concurso, ó pleito de acreedores (por haberse suprimido, ó disminuido los fondos que les estaban asignados) recayó sentencia executoriada de graduacion, por el Consejo de Indias en 1734.

Hubo tambien otros prestamistas al Consulado con el mismo objeto de socorrer á la corona en 1699, 1700, 701, 702 y 703, con los quales se siguió expediente separado, de largos trámites, y variaciones; y á estos se les destinó ultimamente para pago, el uno, y despues el medio por ciento, de que hemos hecho memoria, en 1732 y 1778.

Pasemos pues, á otro artículo.[1]

AR-

1 Por real órden circular de 8 de Agosto de 1782, expedida por el Ministerio de Indias, se previno que el derecho de alcabala de internacion de que habla el artículo 25. del reglamento de 12 de Octubre de 1778 debia cobrarse en lo succesivo en los puertos de aquellos reynos, como el de almoxarifazgo, sobre los precios señalados á los frutos, géneros, y mercaderías comerciables en el arancel primero del mismo reglamento; revocando otra real órden de 17 de Marzo de 1780, en que se habia prevenido que la alcabala de internacion de los frutos y mercaderías de Europa que se llevasen á las Indias baxo las disposiciones del citado reglamento, debia regu-

ARTÍCULO III.

Del método, y forma que se ha observado para exîgir estas contribuciones.

Esta materia que parece accidental ó de poca importancia con respecto á los tributos, sin embargo influye mucho en la felicidad ó perjuicio del comercio; al qual suele no gravar tanto la suma del impuesto, como el modo mas ó menos fácil, y suave de cobrarlo.

Hemos visto que así el de avería como el de almoxarifazgo estaban situados sobre una determinada parte del valor de los frutos, y mercaderías que se llevaban á las Indias, ó traian de ellas; aunque con la diferencia de que el tanto por ciento era permanente, y fixo en la contribucion de almoxarifazgo, y variaba en la de avería, por ser inciertos los costos de la ida, y vuelta de cada flota, los quales formaban la suma total que se habia de repartir ó ratear entre los géneros llevados y traidos en aquel viage.

Así era conseqüencia precisa, ó mas bien antecedente, el que se avaluasen los frutos y mercaderías de que se habia de deducir la respectiva contribucion, y la diversidad solo ha podido consistir en el modo de executar este aforo, ó avaluo.

Ignoramos qual fué el que se observó respecto á la avería (que siempre se repartió, y cobró en España) aun-

gularse en ellas por los precios á que corriesen en el comercio, executándose la exâccion por los avaluos, que practicasen los vistas de las aduanas ó las personas nombradas para el efecto, sin consideracion á los valores fixados para la cobranza del almoxarifazgo en el arancel primero del mismo reglamento. La órden de 8 de Agosto de 82 contiene en 9 artículos varias prevenciones acerca del método de executarla.

aunque este derecho empezó á exîgirse muchos años antes que el de almoxarifazgo; y solo sabemos que al afuero de este se mandó arreglar el de aquel, por la Cédula ordenanza de 3 de Marzo de 1573, [1] segun hemos notado en el artículo primero de esta parte. Y no es extraño, porque segun insinuamos ya, las flotas no tuvieron toda la forma debida hasta el año de 1561.

Por estas consideraciones nos contraeremos principalmente á hablar de los aforos ó avaluos para exîgir el almoxarifazgo, sobre los quales se expidieron muchas providencias desde el año de 1529; bien que las mas antiguas se dirigen á los Oficiales Reales de las Indias, porque como ya diximos, el derecho de almoxarifazgo de la entrada y salida en España, no se estableció hasta el año de 1543.

En el capítulo de instruccion dada á los Oficiales de la Isla Española en 22 de Diciembre de 1529 [2] se les mandó, *que el apreciamiento y avaluacion de las mercaderías* (llevadas de estos reynos) *se hagan por todos tres oficiales, con dia, mes y año, y declaracion de la mercadería y cantidad del precio, y de la persona cuyo es;* y por una Cédula de 27 de Mayo de 1535 [3] se ordenó á los Oficiales Reales *de la isla Fernandina, llamada Cuba*, que quando hubiesen de avaluar alguna cosa, estuviesen *todos juntos y solos, y entrasen en acuerdo para ello, y allí platicasen sobre la avaluacion, y platicado, lo avaluasen por su justo valor, por manera que las rentas de S. M. no reciban diminucion, ni los dueños de las mercaderías agravios.* Esta circunstancia de hallarse solos los Oficiales Reales para avaluar, se confirmó en otra Cédula de 16 de Junio de 1537, [4] man-

1 Pág. 174. tom. 3. colec.
2 Pág. 472. tom. 3. colec.
3 Citada, pág. 472.
4 Pág. 473. tom. 3. colec.

mandando á los de Veracruz que no consintiesen en las *avaluaciones que hubieren de hacer en la casa de la fundicion* (así dice) *de dicha ciudad de las mercaderías y cosas que á ellas se llevaren, entrasen* sino las personas que para ello estuvieren diputadas; pero se añadió en la misma Cédula, que antes que se hiciesen las avaluciones, se informasen de las partes los Oficiales Reales, de las mercaderías y cosas que se habian de avaluar, del valor de ellas, y de todo lo demas que conviniera, para hacerlo de forma que ninguno de los interesados recibiese agravio, ni tuviese motivo de quexarse.

Ya antes de 1538 se habian dado instrucciones, á lo menos á los Oficiales Reales de la provincia de Tierrafirme (llamada Castilla del oro) sobre el punto de avaluciones; pues en una Cédula de 13 de Mayo de 1538 [1] dirigida á los mismos, se les mandó tuviesen *en la mesa donde hiciéredes la dicha avaluacion las instrucciones que de nos teneis:* para que por ellas determinasen los casos y dudas que se ofreciesen en las dichas avaluaciones; y por otra Cédula de 21 de Diciembre de 1539 [2] se ordenó que los Oficiales reales de la provincia del Perú, que constándoles que las mercaderías y cosas que fuesen á ella habian sido avaluadas en el puerto del Nombre de Dios, y haber pagado allí los derechos *que montó la avaluacion*, volviesen á avaluar las tales mercaderías segun lo que valieren á la sazon en el Perú, y cobrasen la demasía (*y no mas*) de lo que excediese el avalúo hecho por ellos, al que habian executado los Oficiales Reales de Tierrafirme.

De las cláusulas de estas providencias ya puede inferirse, que no se practicaba reconocimiento ocular de las mercaderías para darles sobre él el correspondiente valor, y deducir el almoxarifazgo; pero esto aparece mas cla-

1 Pág. 475. tom. 3. colec.
2 Pág. citada 475.

claramente del contexto de otra Cédula del 13 de Mayo de 1538 [1] dirigida á los Oficiales Reales de la provincia de Tierrafirme. Por ella se les mandó *que cada y quando alguno, ó algunos navios fueren á ese puerto del Nombre de Dios con mercaderias*, luego que llegasen, viesen el registro de ellas, y de las demas cosas embarcadas en dichos buques, é hiciesen *informacion con tres testigos (que no sean de los mercaderes á quienes en los dichos navios les fueran mercaderías) á como, y á que precio valian al tiempo que llegaron al puerto*, poniendo al pie de la informacion el avalúo *justa y moderadamente.*

Este mismo concepto se confirma con un capítulo de las ordenanzas hechas en el año de 1554 [2] para tomar cuentas á los Oficiales Reales de las Indias. En él se mandó que ellos, el Presidente, y Oidores de qualquiera parte de aquellos reynos, *hagan para cada flota que llegare al puerto, avaluaciones generales para todas las mercaderias que fueren en aquella flota, á respecto de como comunmente valen las cosas en la tierra, de manera que los lienzos que fueren de una suerte avaluen por sí, y el terciopelo* (que ya en aquella fecha lo habia llevado á Indias el luxo) *de una suerte, se avalue ansimismo por sí, y lo que fuere de otra suerte, tambien por sí, observandose el mismo método en las piezas de paños, en los vinos, y en todo lo demas que fuere en los dichos navios generalmente para todos, y que no haya para los mercaderes que fueren en un navio, mas que para los que fueren en otro, sino generalmente para todos, cada cosa en su parte; con tal que si alguna cosa se hallare dañada, ó faltase, se avalue de por sí.* Sobre esto último ya se habia mandado en Cédulas de 18 de Octubre de 1539, y 15 de Abril

1 Pág. 472. colec.
2 Pág. 470. tom. 3. colec.

Abril de 1540, [1] que se moderasen ó dexasen de cobrar absolutamente los derechos de lo perjudicado ó perdido en el viage, constando de lo segundo en debida forma, como diximos en el artículo anterior.

Por real decreto dirigido al Consejo de Indias en 29 de Agosto de 1666, mandó el Rey, entre otras cosas, que se igualasen los derechos que percibia el arrendador de los almoxarifazgos en todas las aduanas, y que se cobrasen con las baxas mandadas hacer por Cédula de 25 de Enero de 1661, *siendo los aforos segun y como siempre habian corrido, y las visitas de las hojas con buena fe y sin engaño; sin que se pudiese entrar á hacer reconocimientos de mercaderías, sin prueba anterior, y mandato de juez competente.*

Pero lo que quita toda duda en quanto á que para los avaluos no precedia reconocimiento prolixo y ocular de cada cosa, es la Cédula de 22 de Febrero de 1580, [2] en la qual se insertan otras de 22 de Diciembre de 1579, y 24 de Enero de 580; todas dirigidas á explicar dos capítulos de las ordenanzas hechas en 1572 [3] para el buen recaudo *de la real hacienda* en Indias.

Por la citada Cédula de 579 se ordenó que las avaluaciones no se hiciesen *á los precios á como se venden las mercaderías entre regatones*, ó por menor (de que se habia quexado el comercio) sino *á los que tuvieren las tales mercaderías dentro de treinta dias primeros siguientes, despues que sean llegadas las flotas al puerto, tomando para ello, de los precios mayor, mediano, y menor, el precio mediano*; y por la Cédula de 24 de Enero de 1580 se ordenó el cumplimiento y observancia de la anterior, añadiendo que las avaluaciones se hiciesen *de la manera, y por los registros que de estos* rey-

1 Pág. 474. tom. 3. colec.
2 Pág. 468. tom. 3. colec.
3 Pág. citada 468.

reynos se llevasen, sin desempacar ni abrir las dichas mercaderías, haciendo juramento en forma los dueños de ellas, que son las contenidas en los dichos registros, pero si se hallase en esto algun fraude ó encubierta, se castigase por los Ministros de la real hacienda. Finalmente, por la Cédula de 22 de Febrero de 580, á instancia del Consulado de Sevilla, se mandaron observar generalmente en todas las Indias las disposiciones de las dos anteriores citadas, y lo mismo se ordenó por otra de 4 de Junio de 1582, [1] dirigida particularmente á los Oficiales Reales de Veracruz, que habian suspendido *con cierta respuesta*, el cumplimiento de la circular de 22 de Febrero referida.

Sobre este mismo punto de no desempacar ni reconocer menudamente las mercaderías, se libró otra Cédula en 13 de Agosto de 1586 [2] en favor de los comerciantes de Sevilla, y la copiarémos á la letra, porque su tenor es muy curioso, y da mucha luz sobre el modo de pensar de nuestro gobierno en aquellos tiempos, en que andaba ya bien escaso el real erario. Dice pues así: el Rey = „ Presidente, y Jueces Oficiales de la Ca„ sa de Contratacion &c. Por una carta de 7 del pre„ sente mes he visto la novedad que los administrado„ res del almoxarifazgo de las Indias han intentado, en „ dificultar las licencias para hacer las embarcaciones de „ los fardos y caxas, pidiendo á los mercaderes relacio„ nes de los encaxes de las mercaderías, con las costas „ de ellas; y lo que con ellos tratasteis, y las razones „ que les representasteis de los inconvenientes que de „ la novedad que hacian podian resultar, y de lo poco „ que aprovechó, y como visto esto, proveisteis, por „ auto, para que los dichos administradores, sin hacer „ novedad ninguna, despachasen las dichas licencias, en „ el

1 Pág. 469. tom. 3. colec.
2 Pág. 147. tom. 4. colec.

„ el entretanto que yo mandaba proveer otra cosa : *y* „ *hame parecido bien* lo que así ordenasteis, y lo apruebo, y os agradezco la diligencia que en ello habeis „ puesto; y porque conviene que aquello se cumpla y „ execute, os mando que así lo hagais, que siendo ne„ cesario, os doy nueva facultad para ello, tan cumpli„ da como se requiere en todo lo á ello anexo y con„ cerniente; encargandoos mucho, que por vuestra par„ te ayudeis al buen despacho de la flota, allanando „ las dificultades que se puedan ofrecer, de manera que „ no se pierda una hora de tiempo en su aviamiento, „ solicitando á los cargadores con mucha priesa y cui„ dado carguen sus mercaderías, que en ello me tendré „ por servido; pues sabeis de la importancia que seria „ detenerse la dicha flota, y que no salga á su tiem„ po, y me dareis aviso de todo lo que se fuere hacien„ do, y para quando podrá salir. = De S. Lorenzo el „ Real á 13 de Agosto de 1586. = Yo el Rey. = Por „ mandado del Rey nuestro señor. = Andres *Dalva*.“ Así dice, y quizá será *de Alva*, suprimida la *e*.

No podemos omitir el llamar la atencion á algunas de las reflexîones que ofrece esta curiosa Cédula, aunque ellas se presentan por sí mismas á qualquiera mediano lector. Se nota en ella lo primero, que desde muy antiguo, ó mas bien desde que se estableció en 1543 el derecho de almoxarifazgo en España sobre los géneros embarcados á Indias, nunca se reconocieron por dentro las mercaderías, ni se pidieron á los dueños de las caxas y fardos los encaxes ó facturas de ellas, puesto que los Jueces de contratacion se opusieron á la solicitud que sobre uno y otro intentaron los administradores, tratándola absolutamente de *novedad*; y esto solos quarenta y tres años despues de impuesta la contribucion. Lo segundo, que los Jueces Oficiales de la Casa trataron de persuadir por medios extrajudiciales y amistosos, á los administradores por el Rey del almoxarifazgo, sobre

bre la injusticia é irregularidad de su pretension; pero viendo malogrados los medios de prudencia y buena armonía, usaron de su jurisdiccion, mandando por auto que no se hiciese novedad, y que los administradores dieran las licencias como antes, sin reconocer lo empacado, ni pedir facturas. Lo tercero, que enterado el Rey de todo, no solo aprobó lo determinado por el Presidente y Jueces de la Casa, sino que les manifestó su beneplácito, y les previno se observase en adelante lo que habian proveido, dándoles de nuevo, en caso necesario, jurisdiccion para ello, y para todo lo anexo y dependiente. Y lo quarto, que S. M. prefirió la prontitud y facilidad del despacho de las flotas, al mayor valor que podia adquirir el derecho de almoxarifazgo; dando á entender que la importancia de detenerse las flotas era un perjuicio incomparablemente mayor que el que podian recibir las rentas reales con negarles á los administradores la apertura de la caxa ó fardos, y las facturas, ó encaxes de ellos; y que era de menor inconveniente el fraude que con esta ocultacion pudiera cometer uno ú otro comerciante de mala fe, que el atraso que se causaria al comercio en general con aquellas prolixas diligencias.

En Cédula de 17 de Enero de 1593 [1] dirigida al Virey de Nueva España, se recopiláron las que hemos referido de 22 de Diciembre de 579, de 22 de Febrero de 580, y de 4 de Junio de 582; y se mandó que los Oficiales Reales de Veracruz, averiguando bien el precio á que convenia avaluar las mercaderías, conforme al contenido de dichas Cédulas, enviasen con su parecer las avaluaciones al Virey sin publicarlas, y este luego que las recibiese, juntase *acuerdo de hacienda de la dicha Audiencia, Fiscal, y Oficiales Reales de México,* y juntos determinasen lo que se hubiese de obrar, *de-* ... *vol-*

1 Pág. 470. tom. 3. colec.

volviéndolo á los de Veracruz con provision para que lo executasen, sin admitir apelacion á los mercaderes interesados, para la real Audiencia de aquella capital como se habia acostumbrado, resultando de ello muchos inconvenientes.

Este parece el lugar mas oportuno de hacer memoria de algunas Cédulas que no hemos podido hallar en la estimable coleccion de 1596, (que nos guia, principalmente en el estado antiguo) pero se hallan citadas en las leyes de la Recopilacion. La ley 4. tít. 16. lib. 8. (deducida de Cédulas de 9 de Julio de 1564, y 2 de Septiembre de 1571 con otras) previene que para cada flota ó navios sueltos que salieren de estos reynos para qualquiera de los de Indias, ó de unos puertos á otros de ellas, *se hagan avaluaciones generales de todas las mercaderías que se llevaren ó traxeren, respecto del precio comun que tienen en la tierra de donde salen, guardando la forma dispuesta, y dividiendo los géneros, frutos &c.*; y la ley 5. siguiente (deducida de Cédulas de 1564, y 1572) manda: *que por las avaluaciones generales en la forma referida, se executen las de cada navio, y por el registro que llevare*, y en fin de ellas ponga fe de todo el escribano. La ley 6. (formada de Cédulas de 1561, y 1562) que si las certificaciones de haberse avaluado las mercaderías, y pagado los derechos de almoxarifazgo, fueren *generales*, y no particulares del precio en que cada cosa se hubiere avaluado, los Oficiales Reales de los puertos á donde llegaren los navios, vuelvan á avaluar todo lo que conduxeren, y cobren enteramente *todos los derechos de almoxarifazgo* correspondientes, hasta que los cargadores le *lleven la dicha fe en particular, y entonces les vuelvan la cantidad pagada en el puerto donde primero avaluaron, cobrando solamente el mas valor.*

Hemos visto que así en España á la silida, como en Indias á la entrada, se cuidó siempre de no molestar

tar á los comerciantes para exîgirles el derecho de almoxarifazgo y alcabala, precediendo reconocimientos prolixos, ni aun encaxes ó facturas de lo que contenian las caxas ó fardos embarcados en navios de la carrera; sin duda porque, aunque para executar las avaluaciones con exâctitud parecia indispensable alguno de aquellos dos medios, tuvo el gobierno por mas conveniente deferir á la legalidad y buena fe de los cargadores, aunque algunos pocos faltasen á ellas.

Aquella prudente consideracion, lejos de haber cesado por algunas experiencias contrarias, se ratificó, y aun extendió en Cédula de 10 de Abril de 1609, que cita D. Joseph de Veytia en el n. 4. cap. 18. lib. 1. de su *Norte*. Por ella se mandó *que á los cargadores de Indias no se les pidan declaraciones, ni se les hagan vexaciones por los administradores de alcabalas; y que los fardos hechos y marcados para cargar, no se abran, ni el Alcalde de sacas se pueda entrometer á si llevan ó no mercaderías prohibidas.*

Ya antes en 1596 habian instado los administradores de la real aduana de Sevilla sobre que los mercaderes diesen facturas, ó á lo menos relaciones juradas de las caxas ó fardos que embarcaban; pero la sala de gobierno de la Casa de Contratacion (con asistencia del licenciado Armenteros, del Consejo de Indias, y entonces Visitador de ella) proveyó que se diesen los despachos sin las relaciones juradas, y lo aprobó aquel supremo tribunal. Igual instancia repitieron los administradores en el año de 1604, y tambien se les negó lo que pretendian; ratificandose despues la franqueza de los comerciantes, en órden á avaluaciones, por la Cédula de 1609 que hemos referido.

Finalmente, en un informe que hizo el Tribunal de la casa en 18 de Septiembre de 1682 (acompañando otro del Consulado) sobre semejantes pretensiones de los asentistas del almoxarifazgo, refiere las anteriores reso-

 lu-

luciones que hemos citado, y añade estas notables expresiones: *esto, señor, se ha observado* (el no dar relaciones, encaxes, ó facturas) *de tiempo inmemorial á esta parte, sin haberse dado lugar á lo contrario, en atencion á los inconvenientes graves que pudieran resultar, y por el mayor servicio de V. M. y conservacion del comercio, como nervio principal de los reynos y provincias que domina V. M., pues tenemos por sin duda que si se diese lugar á practicar semejante novedad, fuera ocasionar á que no se cargasen las flotas, y se imposibilitasen las salidas de ellas al tiempo preciso, como representa el Consulado, la destruccion del comercio si se hiciesen públicos los géneros y cantidades que se cargasen á Indias, para celebrar sus ferias; por cuya razon para mayor utilidad de las administraciones de almoxarifazgo, con prudente acuerdo se dió la providencia que se ha practicado y practica, de aforar por fardos, frangotes, y caxones respectivamente los derechos que perciben.*

Sin embargo de tan repetidas providencias sobre la materia hasta el año de 1609, como las rentas mudaban en aquel tiempo con tanta freqüencia de administradores y arrendadores, solia volverse á instar por ellos en que se diesen las relaciones juradas, ó se traxese órden del Consejo de Hacienda para excusarse de darlas; hasta que en órden de 9 de Enero de 1629, [1] comunicada por el secretario D. Fernando Ruiz de Contreras, se sirvió S. M. hacer merced al Consulado (en remuneracion del agradable servicio que habia hecho en 1628, dando 200Ꝺ ducados para la jornada de la señora Reyna de Hungría), *de abrir por via de auto el comercio que estaba cerrado por las últimas pragmáticas, y moderar los derechos de los fardos y caxones, á los que se pagaban el año de 1624, sin que se obligase á dar re-* la-

1 Norte, lib. 1. cap. 18. n. 6.

laciones juradas. Desde la fecha de esta real órden se observó la forma de aforar cada arroba de fardo para Tierrafirme á 5100 maravedis, y para Nueva España á 3600 maravedis de principal para pagar el almoxarifazgo, y demas derechos á este respecto; y esta determinacion, como que fué remuneratoria, y por causa onerosa, se tuvo por inalterable, de modo que habiendo querido la aduana en 1666 alterar *los afueros*, desistió de esta pretension D. Francisco Baez Eminente, enterado de que por lo que tocaba á lo cargado para las Indias no podia innovar en ellos, ni en la forma del despacho, y que en caso de haberse de hacer alteracion en los de los frutos traidos de Indias, por haber tomado algunos excesivo precio, habia de executarse esto con acuerdo del Presidente de la casa, como se habia practicado en los años de 1635, 1636, y 1645, exerciendo este empleo D. Francisco de Robles Villafañe, y siendo administrador general de los almoxarifazgos D. Gerónimo Sanvitores de la Portilla, del Consejo de Hacienda.

No hemos podido adquirir copia literal de la órden de 9 de Enero de 1629, ni averiguar por otros medios quales fueron las pragmáticas que habian *cerrado* el comercio, y en qué términos se concibieron estas resoluciones; pero estamos asegurados de la verdad de la citada órden, así por el aviso que dió de su recibo el Tribunal de la casa en 16 del mismo mes de Enero, (de que tenemos copia) como por la referencia que hizo aquel despues en el informe citado de 8 de Septiembre de 1682; y antes en otro de 12 de Marzo de 1675.

La curiosidad de saber quales fueron las dichas pragmáticas, nos excitó la presuncion de si se aludirá en esta cláusula á una Cédula de 22 de Octubre de 1622 que copia Francisco Martinez de la Mata en el discurso octavo de su memorial presentado al Rey D. Felipe IV.

 en

en 1656;[1] porque en esta Cédula se mandaron erigir ciento y diez y nueve erarios ó bancos públicos, y por las reglas de su establecimiento venia á refundirse, al menos indirectamente, en los bancos casi todo el comercio del reyno, como nota el ilustrísimo editor de los discursos de Mata. Pero la ereccion de los erarios no llegó á verificarse, ni en la Cédula de 1622 hay clausula que indique quedar cerrado el comercio, para que fuese preciso *abrirlo por auto* seis años despues, en Enero de 629.

Tambien habiamos sospechado si la expresion de haberse cerrado el comercio aludia á la ordenanza que en 4 de Octubre de 1624 se expidió, instituyendo un consulado y compañía con título de almirantazgo de los comercios de los paises obedientes de Flandes, y provincias septentrionales, con las Andalucías. A este consulado ó compañía (cuya Cédula de ereccion se halla en la coleccion de tratados de paz, publicada por Abreu, parte primera del reynado de D. Felipe IV. pág. 437.) se concedieron grandes preeminencias, con jurisdiccion civil y criminal, igual á la que tenia la Casa de Contratacion á las Indias en el comercio de ellas; encargándole tambien la visita de todos los géneros que traxesen los navios del comercio del Norte, para evitar qualesquiera fraudes, así en los mismos buques, como en el despacho de las aduanas. Pero como las preeminencias de este almirantazgo se concedieron con la cláusula de *sin perjuicio del comercio de los vasallos de S. M. que no negociaren debaxo de aquel consulado*, tampoco podemos creer que su establecimiento cerró el comercio de Indias.

Tampoco nos importa mucho esta averiguacion para nuestro intento; y así, abandonadas aquellas sospechas, solo dirémos algo del referido informe de 1675, el qual aclara mas la otra cláusula de la órden de 1629, re-

1 Apéndice á la Educacion Popular, parte 4. pág. 306. n. 80.

relativa á la avaluacion por peso para exîgir el almoxarifazgo.

El Tribunal pues de la casa, citando varias resoluciones antiguas desde el año de 1524, sobre que á los cargadores de Indias no se les hiciesen molestias, ni se les reconociesen los empaques, ni se les pidiesen relaciones juradas, sino sencillas, dice que aun estas últimas *cesaron el año de 1624, porque los contínuos encuentros y embarazos que ocasionaba el repetirse por los administradores y arrendadores la pretension de que las relaciones fuesen juradas, obligaron á tomar un temperamento universal entre el Consulado y las aduanas, que fué el de poner precio fixo al fardo ó caxon aforrado, segun su peso, y con diferencia por causa de contener mas ó menos preciosos géneros; y á los caxones toscos, segun su tamaño, dándoles la estimacion por los que podia llevar un caballo, y suponiendo para los aforrados que seria en veinte arrobas á lo sumo el fardo, ó caxon que podia ir en un caballo.* Pero la experiencia enseñó despues, que en esto habia mucho engaño, *y se resolvió* (continúa el informe) *que los fardos, y caxones aforrados se pesasen en el arenal al tiempo de llevarlos á embarcar.*

El mismo D. Joseph de Veytia que nos ha conservado estas noticias, [1] asegura que el método de aforar por peso concedido en la citada órden de 9 de Enero de 1629, se observó exâctamente desde aquella fecha hasta el año de 1672 en que publicó su obra; pero ignoramos por quanto tiempo duró despues, aunque es muy verosímil que no se hizo novedad en esta parte en todo el siglo XVII, al menos hasta el año de 1695.

Lo que no tiene duda es que entre las leyes promulgadas en 1680 se comprehende la 7. del tít. 16. lib. 8, en la qual se ordena (con referencia á varias Cédulas

1 Números 6. y 7. cap. 18. lib. 1. del Norte.

las desde 1557 hasta 1664) *que de las mercaderías, géneros, y otras cosas que se llevaren de estos reynos á las Indias, se hagan las avaluaciones por los registros, y libros de sobordo que llevaren los maestres, sin desempacar ni abrir los fardos, haciendo juramento en forma los dueños ó administradores de ellas, de que son las contenidas en los dichos registros*; y parece increible que lo mandado por ley en el año de 680, dexase de cumplirse antes del de 1700; especialmente no habiendo habido variacion substancial, ni en el gobierno general del reyno, ni en el del comercio con las Indias.

Es verdad que la citada ley, ni alguna otra del referido título, hace mencion del método de aforar ó avaluar por peso, ni aun de la órden de 1629, y que pudieron restablecerse las providencias anteriores á esta última fecha, por lo que toca á las avaluaciones; pero siempre será cierto que subsistió en todo el siglo pasado el privilegio ó declaracion hecha en favor de los mercaderes, de que no se les abrieran los fardos y caxones que embarcaban para Indias, ni se les pidiesen sus encaxes ó facturas, ni aun formales relaciones juradas; pues no es lo mismo hacer un juramento general de que lo contenido en el fardo ó caxa es tal género y de tal calidad, que dar una nota específica y circunstanciada del número de piezas ó varas, y de sus precios.

Tambien es cierto que D. Miguel Alvarez Osorio en el punto tercero de su *Extension política*, dirigida á Cárlos II. en 1686, [1] asegura repetidas veces que los géneros y frutos embarcados á Indias, pagaban á su salida de España en aquel tiempo un veinte por ciento de su valor, y esto indica que no se pesaban, y que se reconocian para avaluarlos. Pero es de notar que dicho autor en la larga lista que forma de las mercaderías remitidas á aquellos reynos, pone siempre el peso de ellas al mis-

1 Pág. 70. part. 1. Apénd. á la Educacion Popular.

mismo tiempo que el buque que ocupaban; circunstancia aquella que parecia inutil, sino se tuviese consideracion á ella en la exâccion del almoxarifazgo; pues el derecho de toneladas se exîgia por medida cúbica, y no por peso, como verémos en el artículo siguiente. Por otra parte la regulacion que hace Osorio del tanto fixo por ciento no prueba que aquella se hiciese sobre valores asignados á cada género; pues como ya diximos, D. Gerónimo Ustáriz hace la misma cuenta de treinta y quarenta por ciento en tiempos en que ya estaba establecida la medicion cúbica sin reconocimiento, señalando aquel autor esta quota sobre un cálculo prudencial, en que yerra poco el comercio á la sola vista exterior del fardo ó caxa. El que hubiese tenido algun conocimiento práctico del tráfico de Indias en los años en que se hacia por palmeo, sabrá que qualquiera comerciante valuaba el palmo cúbico de ropas en mayor ó menor cantidad con la inspeccion ocular del empaque, y la noticia del destino á que se remitia la caxa ó fardo; y este cálculo le servia y bastaba para reglar sus envios á aquellas provincias, y dar valor al total del cargamento de qualquiera nao.

De qualquiera modo parece por los apuntes sacados de los libros de la Casa de Contratacion, que en 1695 se empezó á observar el método de avaluar las mercaderías, sujetas á medida, por palmos cúbicos, y duró esta práctica hasta 1698, desde cuya fecha se siguió la avaluacion por número de piezas, sin expresar medida ni valor, hasta el año de 1707 en que se estableció la medicion por palmos cúbicos, observada hasta 1778.

Este método es el que se llamó el palmeo, y aunque no sucediese inmediatamente al del peso, parece muy verosímil que este dió la idea para aquel, siendo muy análogo el uno al otro.

El respetable autor del discurso sobre la Educacion Popular, en su párrafo diez y nueve pág. 461. da á enten-

tender, ó afirma que este nuevo método fué introducido en 1720; pero ciertamente le equivocaron la noticia de esta fecha. En 12 de Febrero de aquel año contestó D. Francisco de Varas, Presidente de contratacion, á varias dificultades sobre el palmeo, que de órden del Rey se le habian remitido á informe, y así la real órden, como las respuestas del Presidente, suponen en práctica aquel modo de avaluar las mercaderías para exîgir los derechos.

Señaladamente en la respuesta quinta, excluyendo Varas los medios del reconocimiento por menor, y de las relaciones juradas (aquel por impracticable, y este por muy falible) dice: que habiendose intentado usar del segundo por el mismo Ministro, en la flota *que despachó en 1715 á el cargo de D. Manuel Lopez Pintado, lo resistió el comercio de tal suerte, que se negó enteramente* á dar principio á la carga, hasta que se desistió del intento.

Por otra parte nos consta por los libros y papeles de la casa, que ya en 1707 se practicaba este método en virtud de órdenes particulares, al mismo tiempo que seguia en la aduana el de aforar por facturas, con el objeto de formar juicio comparativo entre los dos, y elegir despues el que pareciese mas conveniente para el Rey y para el comercio, estableciéndolo por regla fixa.

En los apéndices copiaremos el informe de D. Francisco de Varas, y la real órden con que se le pidió, porque uno y otro son tan curiosos como instructivos para nuestro intento.

El establecimiento legal y permanente del palmeo fué sin duda, como hemos dicho repetidas veces, por Cédula de 5 de Abril de 1720, en la qual se mandó que los derechos de salida de España (en las cosas sujetas á medida exterior) se cobraran por palmos cúbicos á razon de cinco y medio reales de plata antigua por cada uno, declarando que en esta exâccion quedaban compre-

hen-

hendidas todas las contribuciones, así del embarque en España, como del almoxarifazgo de entrada en Indias: y que á la salida de Cádiz no se habian de *abrir* ni *reconocer* en su interior los *fardos*, *frangotes*, *tercios*, *paquetes*, *ó barriles de mercaderías* que hubiesen pagado aquella contribucion, regulada su medida por los dichos palmos cúbicos.

Esta exêncion de reconocimientos, ó privilegio de la arpillera (como decian vulgarmente en Cádiz) se amplió despues por la Cédula de 18 de Junio de 1732, en que el comercio ofreció al Rey el nuevo quatro por ciento para guardacostas, como hemos dicho, con varias capitulaciones. La 17 fué se mandase *observar y cumplir todo lo establecido en el real proyecto de 5 de Abril de 1720, sin que los Oficiales reales de Vera-Cruz, y los de otro qualquier puerto pasen á reconocer en las cargas y descargas de los navios las piezas, caxones, y todo lo demas que llevasen los navios, y se pusiese á su bordo, baxo ningun motivo ni pretexto, contentándose los referidos Ministros con reconocer en la descarga que la partida de registro concuerda con la pieza que se recibe, y al tiempo de la carga se cumpla con poner la partida segun lo expresa la Parte, debaxo de relacion jurada; y que si tuvieren noticia los expresados Oficiales reales de que algun individuo introduce cosa en que se falte á lo dispuesto, den cuenta al Presidente del tribunal de la Contratacion, para que se haga en España el reconocimiento, como previene el real proyecto.*

Observóse constantemente el método de palmeo desde su establecimiento, por espacio de quarenta y cinco años; aunque se variaron en otros puntos las reglas de la navegacion, y comercio á Indias, señaladamente en la extincion de flotas y galeones; pero en 1765 se abolió aquella forma para el comercio de las islas de Barlovento, como hemos dicho, subrogandole la exâccion por reconocimiento y valores. Esta providencia se ex-

 ten-

tendió despues á las provincias de la Luisiana, y Campeche, y ultimamente se hizo general al comercio de todas las Indias, por el reglamento de 12 de Octubre de 1778 que es el estado en que hoy continúa.

Siguese tratar del derecho sobre toneladas, que no se exîgia por valores inciertos de los géneros, ni por peso ó medida exterior, sino por la permanente y fixa que tenia la de tonelada; aunque fué despues mayor ó menor el tanto del derecho, con respecto á la calidad ó clase de carga que la ocupaba.

ARTÍCULO IV.

Del derecho de toneladas.

Ya diximos en el artículo de los fletes que en el comercio se consideraban dos medidas de toneladas, unas de 37 ½ palmos cúbicos para el pago de aquellos, y otras de 166 ⅔ palmos cúbicos para los fletamentos de los buques. Sobre esta segunda especie recayó siempre el impuesto, ó contribucion de toneladas, de que vamos á tratar.

No hallamos memoria ni vestigio de este derecho en la abundante coleccion de Cédulas de 1596; y no és de extrañar, porque segun el silencio sobre este punto, de los libros de aquel tiempo, parece claro que no se estableció en todo el siglo XVI contribucion alguna con respecto al buque ocupado con carga ó peltrechos para Indias.

Tampoco hemos encontrado rastro del derecho de toneladas en el código de leyes promulgadas para aquellos reynos en 1680; sino uno muy obscuro en la regla 15. [1] por

1 Ley 4. tít. 19. lib. 8.

por la qual se manda exîgir media annata de las *visitas de naos*, ó licencias que se daban por el Consejo de Indias para navegar con registro á ciertos puertos, sin incluirse en el despacho de flotas, como explicarémos despues.

Así parece que el principio ó primer establecimiento de contribucion sobre toneladas fué en el año de 1608 para los gastos de la Universidad, ó cofradía de navegantes aprobada por real provision de 22 de Marzo de 1569, igualmente que sus ordenanzas, ó constituciones [1] con la advocacion de nuestra Señora de Buen-Ayre, S. Pedro, y S. Andrés, y sita en el barrio de Triana en Sevilla.

Uno de los estatutos de esta congregacion (compuesta de dueños, pilotos, y maestres de las naos de la carrera de Indias) prevenia que para los gastos de comunidad se sacase *una quarta parte de soldada de qualquiera embarcacion, que fuese de España á Indias, ó viniese de ellas*; y este impuesto se convirtió despues, por Cédula de 19 de Julio de 1608 [2] en el de *real y medio* de plata que se habia de cobrar *por cada tonelada de todas las naos*, que navegasen á las Indias, de Sevilla, Cádiz, ó islas de Canarias; previniendose en otra Cédula de 17 de Junio de 1614 *que no se diese visita á ninguna nao, hasta que presentase certificacion de haber pagado á la Universidad de los mareantes el real y medio por tonelada.*

Esta contribucion duró al menos hasta el año de 1672, en que escribia D. Joseph de Veytia, que así lo afirma en el núm. 13. citado; y añade en el 14. siguiente, que en 1623 se hizo repartimiento por una vez de un real por tonelada *en las naos de Sevilla, para gastos extraordinarios* de la misma Universidad, y

 que

1 Segun nos dice Veytia en el lib. 2. cap. 7. n. 4.
2 Norte, lib. 2. cap. 7. n. 13.

que dada cuenta al Rey, se sirvió aprobarlo por Cédula de 13 de Mayo del dicho año de 1623.

Ni aquel impuesto, ni este, fueron á favor del Real Erario, y por consiguiente parece que deben colocarse mas bien en la clase de contribucion de *averías* que en la de derechos reales; pero á la de estos pertenece, segun nuestro concepto, un uno por ciento; que en carta acordada del Consejo de Indias á 11 de Noviembre de 1636 [1] se mandó imponer sobre los doce por ciento de avería para la fábrica de galeones; y aunque el tribunal de la Casa representó los inconvenientes de esta imposicion, proponiendo que se cargase el tercio de toneladas de la bodega en cada galeon, y que lo que esto montase, con el maestrage de plata y raciones, se rematara en la forma y precio que pareciera proporcionado, sin embargo la junta de guerra de Indias (parte del Consejo de ellas) ordenó se cumpliese lo resuelto en la citada carta de 11 de Noviembre de 636.

En las referidas providencias tuvo sin duda principio el derecho de que vamos tratando, pero su formal establecimiento debemos referirlo al año 1642; en cuyo dia primero de Julio se libraron dos Cédulas (de que hicimos mencion en otro artículo) concediendo á la Universidad de mareantes nuevas prerogativas. Entre ellas se dió facultad al Presidente y Jueces de la Casa de que *admitiesen para ir de registro á la costa é islas de Barlovento los navios naturales, y que yendo en conserva de flotas, ó en esquadra* no tuviesen necesidad de acudir por licencia al Consejo, ni de otra circunstancia *que la de pagar, ademas de la media annata, á razon de dos ducados de plata por cada tonelada de las que pidiesen registro para la Havana, Campeche, Honduras, Gibraltar, y la Guayra: á razon de ducado y medio para la Margarita, Cumaná, nueva Córdoba,* *rio*

1 Norte, lib. 2. cap. 4. n. 16.

rio de la Hacha, y Santa Marta: y á solo un ducado de las que pidiesen para Santo Domingo, y Puerto Rico; dándose de gracia la de los navios que quisieran ir á la Trinidad, Orinoco y Cuba.

Desde esta fecha quedó fixamente establecido el derecho de toneladas en favor de la Real Hacienda (aunque aplicado á gastos del Consejo de Indias) y su mas alto valor fué por entonces de quarenta y quatro reales vellon de nuestra moneda, sin comprehender los registros de flotas y galeones, que siguieron libres de toda contribucion por este título; pero habiendose ampliado los privilegios de los fabricadores de navios naturales, y dueños de ellos, por Cédula de 17 de Junio de 1681, se aumentó aquel derecho hasta quatrocientos quarenta reales vellon el mas alto (excluyendo siempre las expediciones de galeones, y flotas) con la propia aplicacion al dicho Consejo.

A esta contribucion corrió agregada la de media annata establecida en 1632; porque los permisos de registros sueltos, segun hemos ya insinuado, se comprehendieron entre las gracias que adeudaban aquel derecho, y se exîgia al respecto de dos y medio por ciento sobre la quota del de toneladas.

Agregóse tambien despues el llamado de extrangería, y era el que se causaba por la dispensacion de admitir á la carrera de las Indias embarcaciones extrangeras, que estaban excluidas de ella por las leyes, y renovada esta prohibicion especialmente desde el referido año de 1681. En él se estableció esta contribucion, fixándose en sesenta y seis reales vellon sobre cada tonelada ocupada con qualquiera especie de carga; aumentándose el de la media annata de la dispensacion de naturaleza en las naos, que consistia en el dos y medio por ciento sobre la quota de los sesenta y seis reales referidos.

Al mismo tiempo que la Universidad de mareantes admitió en 681 el aumento del derecho de toneladas, se obli-

obligó á la contribucion de noventa y seis reales vellon sobre cada una de las útiles que fuesen en flotas y galeones, y de treinta y dos reales de la misma moneda sobre las de registros sueltos; con el fin de que se guardase á los fabricadores y dueños de las naos el rigoroso sorteo. El destino de estas contribuciones fué la fundacion y subsistencia del Seminario de S. Telmo en Sevilla, pero no se extendieron á los navios y avisos con escala, ó sin ella, y carga de solos frutos, hasta que en el año de 1716 se asignaron al mismo Seminario quarenta y ocho y sesenta y quatro reales vellon respectivamente, sobre cada tonelada de las dichas clases de baxeles.

En la citada Cédula de 17 de Junio de 1681 se mandó tambien que las licencias de Registros sueltos se sorteasen entre los dueños de naos, y que estos pagasen por cada tonelada, y en calidad de donativo, las cantidades siguientes, á distribucion del Consejo de la Cámara de Indias: para Buenos-Ayres 20 ducados de plata por cada tonelada, incluso en ellos el derecho de extrangería: para Honduras 10 ducados: para Caracas 12: para Cumaná 7: para Maracaybo 7: para Cuba 7: para la Havana 10: para Campeche 11: para Tabasco 8: para Santa Marta 6: para la Trinidad 6: para Puerto Rico 3: para Santo Domingo 3. Este reglamento duró para Puerto Rico hasta el año de 1724; para la Havana y Tabasco hasta el año 1731; para Santa Marta hasta 1732; para Cuba hasta 1736, y para Maracaybo hasta 1758. Pero no comprehendió este reglamento á las flotas ni galeones, ni por consiguiente, al comercio del Sur y Nueva España.

La imposicion total sobre las toneladas, compuesta de las diversas partes que hemos referido (y comprehensiva de flotas y galeones solo en la correspondiente al Seminario de S. Telmo) siguió observándose en los dichos términos hasta el año de 1737; con la novedad de ha-

haberse aumentado en el real proyecto de 1720, hasta doscientos reales vellon la quota del derecho de extrangería, y por conseqüencia la suma total del de media annata, por la gracia de esta dispensacion. Y merece notarse aquí que tratándose en el dicho proyecto no solo de las expediciones de galeones y flotas, sino tambien de las de registros sueltos, no se halle en él (como tampoco en la Cédula de 18 de Junio de 1732, que lo ratificó segun diximos) una cláusula que haga memoria de la contribucion sobre toneladas en navios naturales, ni á favor del Real Erario, ni al de los demas partícipes que hemos referido. Sin embargo es hecho cierto que siguió la contribucion sin novedad, y como estaba establecida desde el año de 1681; pues las noticias que hemos dado, se sacaron de la contaduría principal de Contratacion en 1774, para remitirlas á la corte; y en dos reales órdenes de 22 de Marzo, y 6 de Agosto del mismo año de 1720 [1] se supone existente este derecho, y se manda pagar con su producto á los acreedores del Estado, beneficiando cada tonelada á razon de ochenta pesos.

Tambien es de advertir que las embarcaciones de las compañías de Caracas, Havana, y Barcelona fueron siempre libres de aquella contribucion; y que en los demas buques no se pagaba, sino de la tonelada útil, ó cargada. Igualmente se libertaron de este derecho por la Cédula de 17 de Septiembre de 1720 [2] los buques que con permiso del Rey, y registro fuesen á los dominios españoles de Indias á traer cacao; con tal que los dueños se obligasen á que la carga en el tornaviage fuese toda, ó la mayor parte, de este género.

En el citado año de 1737 se estableció el derecho de almirantazgo de que tratarémos despues separadamen-

1 Colec. del señor Ayala, palabra *tonelada*.
2 Auto único tít. 22. lib. 9. R. C.

mente; y ahora solo dirémos que, extinguidas las flotas y galeones en 1738 y 1740; conmutadas todas las expediciones en registros sueltos, se extendió generalmente á todos el derecho de toneladas, segun el mayor ó menor servicio que ofrecian los interesados para obtener las licencias del Rey, en tiempos que las urgencias de la guerra no permitian hacer reglamento; que despues se estableció, y referirémos.

Restablecidas las flotas en 1754, continuó la exâccion de aquel derecho en los mismos términos que habia quedado en 1740, aumentándose solamente á pedimento del Consulado en el año de 1755, treinta reales y un maravedí vellon sobre tonelada de ropas, y quince reales y dos maravedis sobre la de frutos, con destino á la limpia del caño del trocadero; y desde el año de 1743 la obligacion de pagar aquel derecho por el buque de los entrepuentes, que por tolerancia era franco hasta esta fecha.

Despues de esta fecha el total de los derechos que contribuia cada tonelada, segun el reglamento que insinuamos, omitidos los quebrados de maravedis, es el siguiente.

		Total de los derechos que contribuye una tonelada de			
		Palmeo.	Albarrotes.	Enjunques.	Frutos.
		rs. vn.	rs. vn.	rs. vn.	rs. vn.
Para Vera-Cruz	En flotas.	1406.	1406.	1406.	671.
	En azogues.	. . . .	. . . .	697.	697.
Para Lima.		1326.	1326.	1326.	633.
Para Buenos-Ayres.		1210.	809.	809.	809.
Para Cartagena.		1120.	671.	671.	671.
Para Honduras.		691.	444.	445.	445.
Para Caracas.		548.	533.	533.	533.
Para Maracaybo.		886.	578.	578.	578.
Para Campeche.		1006.	687.	687.	687.
Para Tabasco.		449.	449.	449.	449.
Para Santa Marta.		401.	401.	401.	401.
Para Cumaná.		076.	076.	076.	076.
Para Havana.		510.	510.	510.	510.
Para Cuba.		427.	427.	427.	427.
Para Puerto Rico.		337.	337.	337.	337.
Para Margarita.		318.	318.	318.	303.
Para Trinidad.		420.	420.	420.	405.

Este impuesto era sin duda muy gravoso á los dueños de navios; y por consiguiente al comercio; no solo por su excesiva quota, sino tambien porque se exîgia antes de salir el navio del puerto, y de entregarle el registro al Maestre, quando estaba mas apurado con los

muchisimos gastos de habilitar la expedicion. Algunos han creido que lo mas perjudicial de aquel impuesto era estar situado sobre el buque, y no sobre la carga; pero el comercio no se quexaba de esa circunstancia, sino de la del exceso en la cantidad y en el tiempo, y de la privacion de poder ajustar los fletes á su arbitrio, habiéndoseles puesto tasa en el proyecto de 1720. Sin ella era indiferente al comercio en general que la contribucion fuese sobre la carga, ó sobre la tonelada ocupada con ella; puesto que en el flete se compensa siempre la diferencia, quando no hay tasa para este contrato; y por otra parte es irremediable la alteracion que puede haber por motivos accidentales en los fletamentos. En la última guerra se ha visto ajustar el flete (y la tonelada ningun derecho pagaba) de cada caxa de azucar de la Havana á Cádiz en 24 pesos, por escasear el buque. Es verdad que se moderó á 16 por reales órdenes; pero al comercio perjudican en general estas variaciones forzadas en sus contratos.

Comprueba, á nuestro modo de entender, aquella verdad el silencio de Ustariz, y Ulloa en sus citadas obras sobre este punto. Aquel escribia despues del año de 720, y este en el año de 740; y quexándose ambos, en varios lugares, de los gravamenes del comercio, ninguno de ellos hace memoria del derecho de toneladas, sin duda porque siendo moderada su quota hasta despues del año de 40, no consideraron que hubiese particular perjuicio en esta parte.

En fin por aquellas ú otras consideraciones se suprimió absolutamente todo derecho sobre toneladas para el comercio de las islas de Barlovento, y provincias de la Luisiana, y Campeche, por las resoluciones de 1765, 1768 y 1770, que tantas veces hemos citado; y esta supresion se extendió generalmente al comercio de todas las Indias por el reglamento de 12 de Octubre de 1778, que tambien hemos referido.

Y ya diximos que por el artículo 44 de este último reglamento se mandó exîgir sobre la plata y oro traido de América, uno por ciento, y depositarlo con cuenta separada á disposicion del Ministro de Indias, para *indemnizar al Seminario de S. Telmo, y otros Cuerpos que tenian dotacion en el derecho de toneladas*, é invertir el sobrante en la construccion del camino de Andalucía.

ARTÍCULO V.

Del derecho de almirantazgo.

Aunque por ser poco lo que habremos de decir sobre este punto, pensamos al principio tratarlo unidamente con el del artículo anterior (con el qual tiene mucha conexîon) hemos creido despues mas conveniente hablar de él en artículo separado, porque varía en algunas circunstancias notables, así en el tiempo de su establecimiento muy moderno, como en su destino, orígen y modo de exîgir la contribucion.

Este derecho considerado en general fué siempre en España un emolumento, ó fruto del oficio de Almirante; y por este título lo cobraba el de Castilla, así en la carga y descarga, como en el *anclage* de todos los navios entrados en Sevilla, cuyos dueños no fuesen vecinos del Arzobispado, ó del Obispado de Cádiz. El derecho de *anclage* se llamaba tambien de *marco*, porque era uno de plata el que se exîgia de cada baxel de 100 toneladas arriba. Y por el arancel de 30 de Marzo de 1512 se mandaron pagar al almirantazgo cien reales de plata por cada baxel de 100 toneladas, ó mas, que descargase, ó tomase lastre en el rio de Sevilla, y que si no llegase á aquel buque, se le regulase el derecho con proporcion, esto es, un real de plata por cada tonelada.

Ni una ni otra contribucion pagaron nunca los navios de la carrera de Indias, como se deduce de una Cédula de 22 de Marzo de 1518,[1] por la qual se mandaron dar anualmente al Almirante de Castilla, de las arcas de la Casa de Contratacion 400⊕ maravedís (de plata, pues no habia entonces otros) los 270⊕ de merced, y los 130⊕ *en equivalencia de los derechos que pretendia tocarle* de lo que se cargaba para las Indias. En Cédula de 15 de Abril de 1543 se confirmó esto mismo, porque la merced del oficio de Almirante hecha á D. Luis Enriquez (hijo y sucesor de su padre D. Fernando) fué con la calidad de que no se le habia de pagar mas que aquella situacion.

A D. Cristobal Colón se le concedió en las capitulaciones de 17 de Abril de 1492 el empleo de Almirante de todas las islas y tierrafirme que descubriese en las mares Océanas, para sí, sus herederos, y sucesores perpetuamente, con las preeminencias y prerogativas correspondientes al oficio, segun que D. Alonso Enriquez, Almirante mayor de Castilla, y los otros predecesores en dicho oficio lo tenian en sus distritos; y por uno de los capítulos de la citada escritura, se hizo merced al mismo Colón, que *llevase para sí la decena parte* (deducidas las costas) *de todas é qualesquier mercadurías si quier sean perlas, piedras preciosas, oro, plata, especería, é otras qualesquier cosas é mercadurías de qualquiera especie, nombre, ó manera que se compraren, trocaren, fallaren, ganaren, ó ovieren dentro de los límites del dicho almirantazgo.*

Esta capitulacion se confirmó y aprobó en Cédula de 23 de Abril de 1497, declarando á D. Cristobal Colón, á sus hijos y sucesores, Almirante, Virey, y Gobernador general de las Indias en el mar Océano, con

exer-

1 Norte, lib. 2. cap. 7. n. 27.

exercicio de jurisdiccion, y goce *de los derechos y salarios pertenecientes á dichos oficios.*

En 28 de Junio de 1536, se dió sentencia arbitraria por el Cardenal Loayza, Obispo de Sigüenza, en el pleito que seguia el Fiscal de S. M. en el Consejo de Indias con el Almirante de ellas D. Luis Colón, nieto del D. Cristobal, y sucesor en el mayorazgo que fundó este. Por ella se mandó, entre otras cosas, que al D. Luis, y á los que sucediesen en el mayorazgo, les quedasen el *título, oficio, y almirantazgo de las Indias descubiertas y por descubrir: : para que los tuviese y gozase segun y de la forma que hasta entonces se habia usado, y usaba en la isla Española, y llevase los derechos, que habia llevado y llevaba en ella*, la qual sentencia se declaró en 7 de Julio del mismo año de 536, confirmando nuevamente la facultad de *llevar los derechos y salarios, como los llevaban los Almirantes de Castilla.* Todo se ratificó en real Cédula de 24 de Marzo de 1537, pero en otra de 28 de Septiembre de 1556 hubo una gran variacion en este asunto.

Por esta última Cédula, á instancia del referido D. Luis Colón, y de convenio del mismo, se declaró renunciado y extinguido el exercicio y facultades del oficio de Almirante de las Indias en el D. Luis y sus sucesores, *quedándoles solo el nombre* de tal Almirante, sin poder llevar derechos algunos, sirviendo de recompensa los 7Ꝺ ducados de renta que se le asignaban en aquellos reynos, sobre los 10Ꝺ que ya gozaba en virtud de la dicha transacion de 1536.

Lo mismo que en la Cédula de 1556 citada, se habia declarado antes en la de 9 de Mayo de 1547, de que se formó la ley 1. tít. 43. lib. 9. de las recopiladas de Indias.

Por lo dicho hasta aquí se ve que en España nunca se pagó derecho de almirantazgo por los navios de comercio de Indias, y es muy verosimil que lo mismo suce-

cediese en los puertos de aquellos reynos, donde se creó el empleo de Almirante, á imitacion y con igualdad al de Castilla, y habia mayor razon de no gravar al comercio en sus principios, ni poner trabas á aquella navegacion. Es verdad que la sentencia arbitraria á favor de D. Luis Colón, y las Cédulas confirmatorias de ella hablan de derechos que podia exîgir como Almirante; pero quizá aludian estas expresiones á los que se habian concedido á su abuelo D. Cristobal en la capitulacion y privilegios ya citados, ó aunque se tratase de emolumentos rigorosamente propios del dicho oficio, no llegó el caso de exîgirse, al menos por práctica constante en las Indias, así como nunca se cobraron en España.

Lo cierto es que ninguna memoria hemos encontrado de tal práctica en el Cedulario de 1596, y que si alguna vez exîgieron los Colones aquel derecho, fué reclamado, y cesó enteramente con la Cédula de 9 de Mayo de 1547.

Tampoco hallamos vestigio de tal contribucion, ni para el Rey, ni para otra persona, en el resto del siglo XVII, ni en los principios del actual, hasta el año de 1737, pues aunque por decreto de 2 de Agosto de 1659 se asignó al señor D. Juan de Austria como *Capitan General de la mar*, el sueldo de 10U *escudos de vellon* (así dice la Cédula de 1740, que citarémos despues) al mes, no sabemos que este empleo fuese equivalente al de Almirante, cuyo título se conservaba por aquel tiempo en la casa [1] de Enriquez.

En

1 El Dr. Salazar de Mendoza en su obra *Origen de las dignidades seglares de Castilla y Leon*, impreso en 1618, al cap. 15. del lib. 2. refiere la creacion del primer Almirante al año de 1246, en que el Rey D. Fernando creó este empleo en favor de Ramon Bonifaz, Caballero que algunos creen natural de Burgos. En el mismo capítulo cita Salazar la ley 3. tít. 24. de la partida 2., y la ley 24. tít. 9., con la 3. tít. 26. de la misma partida en las quales se declaran la jurisdiccion, facultades, y emolumentos de este alto empleo;

En Cédula de 14 de Marzo del referido año de 1737 se restableció el oficio de Almirante general de España é Indias en favor del Serenísimo señor Infante D. Felipe de Borbon, que despues fué Duque Soberano de Parma, y por otra de 24 de Julio del mismo año se destinaron á su dotacion los derechos siguientes, que apuntarémos por extenso (aunque fastidie la copia) porque corren en papeles sueltos, y no se hallan en libro alguno, ni en las recopilaciones de leyes, como el Proyecto de 1720.

Concedióse pues á favor del señor Almirante, que se exîgiese en Cádiz sobre lo embarcado á Indias, conforme al cap. 5. del citado proyecto, á saber:

	Maravedis de plata.
Por cada palmo cúbico de ropa, sujeto á medida, en fardos, caxones, paquetes, ó barriles.	10
Por cada quintal de fierro en barras de planchuela, ó quadrado, rejas ó almagañetas.	6
Por cada quintal de fierro en hachas, palas, azadones y combas, todo suelto.	10
Por cada barril medio-quintaleño de dichas.	20
Por cada quintal de dichas drogas que fueren en sacos.	15

Por

pleo; y en dos párrafos siguientes del mismo cap. nombra el referido Autor los 33 Almirantes que hubo en Castilla desde Bonifaz hasta D. Juan Alonso Enriquez de Cabrera, que nació en 3 de Marzo de 1597, y exercia este oficio en 1618. Advierte Salazar que el almirantazgo habia estado casi 200 años hasta esta fecha en la casa de Enriquez (pero no por sucesion hereditaria, sino por nombramientos personales de los Reyes) desde D. Alonso Enriquez XXV Almirante, que murió en 1129.

	Maravedis de plata.
Por cada caxon de media carga de drogas, ó medicamentos compuestos. . .	14
Por cada frasquera del porte comun de dichos medicamentos.	7
Por cada barril medio-quintaleño de dichos.	7
Por cada caxon de media carga de libros de impresion de España.	68
Por idem de impresion extrangera. . .	137
Por cada barril quintaleño de pasa. . .	10
Por cada barril de almendra del mismo porte.	54
Por cada cuñete de alcaparra y aceytuna.	3
Por cada botija de vino de arroba y quarta.	2
Por cada barril de quatro arrobas y media de vino.	8
Por cada pipa de vino de veinte y siete arrobas y media.	48
Por cada pipa de aguardiente de veinte y siete arrobas y media.	64
Por cada barril de quatro arrobas y media.	12
Por cada frasquera de dos y quarta. . .	5
Por cada arroba de aceyte en botijuelas.	3
Por cada quintal de xabon.	7
Por cada quintal de alhucema, oregano, romero y palo de orozuz en sacos.	3

Por cada quintal de fierro que conduxesen á Nueva España las flotas y navios de azogues en buques de guer-

guerra, se señalaron, para el Almirante dos pesos y medio de ocho reales de plata provincial, cuya paga habia de hacerse en Cádiz, ó ya lo embarcase de su cuenta la Real Hacienda, ó ya otra qualquier persona, que por cesion del Rey corriese con el embarque de los enjunques.

Tambien se asignó un peso de ocho reales de plata por cada tonelada de las que tuviese el baxel destinado á las Indias; con respecto á la indispensable licencia, que habia de conceder el almirantazgo á todos los navios marchantes para su salida; y este impuesto era absoluto sobre todas las toneladas, aunque no se ocupasen con carga alguna.

Igualmente se asignaron al señor Almirante *diez reales de plata comunes*, por cada 1℗ pesos de ocho reales de la misma moneda, de los caudales que viniesen de Indias *de cuenta del comercio, en plata, oro, y frutos, en flotas, galeones, azogues, registros, y navios sueltos de retorno;* debiendose graduar los frutos por el valor en que se estimasen para la paga del derecho del proyecto.

Las referidas Cédulas de 14 de Marzo, y 24 de Julio de 1737 con otras resoluciones del mismo año (relativas á la jurisdiccion, honores, y facultades del señor Almirante) se insertan en la de 14 de Enero de 1740, que se remitió impresa á la Superintendencia general del reyno de Sevilla para comunicarla á los pueblos de su distrito; y en esta última Cédula se comprehendió un arancel de los derechos que debian pagarse al almirantazgo por los navios, géneros, y frutos que saliesen ó entrasen por los puertos *secos, ó mojados* de estos reynos, con respecto al comercio de Europa; pero omitimos individualizarlo, porque sobre ser demasiado prolixo, no pertenece al intento de nuestra obra.

En el año de 1748, extinguido el almirantazgo por órden de 30 de Octubre, no se suprimieron las referidas contribuciones (á lo menos por lo tocante á Indias)

LL y

y se administró el producto de ellas como ramo de Real Hacienda aplicado al desempeño del Erario.

Pero en el de 1765 quedó enteramente suprimido este derecho por la instruccion de 16 de Octubre, para las islas de Barlovento, la qual se extendió despues á las provincias de la Luisiana, y Yucatan, subrogándose el nuevo método de contribucion que hemos explicado en los artículos anteriores; y este nuevo método se adoptó generalmente para el comercio de todas las Indias por el reglamento de 12 de Octubre de 1778, que tambien hemos referido en varias partes de esta obra, y es el que rige en el estado presente.

PAR-

PARTE QUINTA.

DE LAS PERSONAS HABILITADAS PARA ESTE COMERCIO.

Es propio de la naturaleza de toda colonia, establecida para la cultura ó comercio, no tener otro que el de la matriz que la fundó; y el derecho privativo en esta para comerciar exclusivamente con aquella, ha sido mirado siempre como nacido del derecho de gentes. Por un tácito consentimiento de todas las naciones civilizadas se ha creido en todos tiempos, que pues la fundadora de la colonia habia dado el ser á esta, enviando á ella personas, y manteniendolas de todo en su establecimiento, era justo que aquella gozase el privilegio exclusivo de sus frutos, y de su comercio activo y pasivo.

Conforme á estos principios, admitidos desde el tiempo de los fenicios, cartaginenses, y griegos, hicieron los españoles el comercio privativo de sus colonias en las Indias occidentales, desde que las descubrieron y fundaron: excluyendo de él á todo extrangero, y admitiendo solamente á los naturales de las coronas de Castilla y Aragon, que estaban unidas en unos mismos Monarcas por aquellos tiempos; aunque poco despues se extendió este derecho de naturaleza á los navarros, quando se unió su reyno á los mismos Soberanos.

Tratarémos, pues, en esta parte de las qualidades de naturaleza que necesariamente deben concurrir en las personas que hayan de hacer este comercio, dividiendo la materia en varios artículos, para explicarla con mas claridad, segun el método que hemos seguido hasta aquí.

ARTÍCULO PRIMERO.

Los extrangeros han sido siempre excluidos del comercio de nuestras Indias.

Fué desde el descubrimiento de las Indias privativo derecho de los españoles la contratacion con aquellas colonias y la libertad de residir en ellas; y la primera declaracion de esto que hallamos auténtica, es un capítulo [1] de la instruccion dada en 17 de Septiembre de 1501 al Comendador Fr. Nicolás de Obando, quando fué por Gobernador de la provincia de Tierrafirme. Por él se le mandó que ni en ella ni en las islas permitiese personas extrangeras de otros reynos, y que si alguna se hallase, la echase de allí, proveyendo *conforme á justicia*, si algunos bienes raices tuviesen, y los quisiesen vender.

Lo mismo substancialmente mandaron los Reyes Católicos por una Cédula del citado año de 1501 previniendo que no se poblasen las Indias sino de naturales de Castilla, Leon y Aragon, segun nos dice el Cronista Herrera. [2] El Rey Católico, como Regente, repitió aquella prohibicion en un capítulo de instruccion dada á los Jueces Oficiales de la Casa de Sevilla en el año de 1510, [3] mandándoles que no permitan, pasen á las Indias ningunos extrangeros ni personas prohibidas, *so las penas de la Pragmática*; y en Cédula expedida en Burgos á 9 de Septiembre de 1511 [4] previno á aquellos Jueces que dexasen pasar á las Indias *á todas las personas*

1 Tom. 1. pág. 441. colec.
2 Decada 1. pág. 150.
3 Tom. 1. pág. 440. colec.
4 Tom. 1. pág. 396. colec.

nas naturales, vecinos, y moradores de estos reynos y señoríos.

Siempre se tuviéron por tales los naturales de Castilla, Leon, y Aragon; pues aunque en quanto á estos últimos dudó el señor D. Juan de Solórzano (Polític. Indiana lib. 4. cap. 19.) inclinándose á que deben ser tenidos por extrangeros, por no haber hallado declaracion en contrario; sin embargo es cierto que desde el principio del descubrimiento gozaron los aragoneses del mismo derecho que los castellanos; y que en Cédula de 30 de Abril de 1564 [1] se dixo, entre otras cosas á los gobernadores de Indias, *de aquí en adelante no consentiréis estar en ellas los que de nuevo fueren*, (habla de los portugueses) *y lo mismo hareis en otros qualesquier extrangeros, que han ido de fuera de estos reynos de Castilla y Aragon.*

Con los Navarros se observó diversa regla; pues como aquel reyno no perteneció al Rey Católico hasta el año 1512, necesitaron los naturales de él especial dispensa para participar del comercio de las Indias; pero la tuvieron general desde 28 de Abril de 1553 [2] por Real Cédula de esta fecha.

No solo estuvo siempre negado el pase á Indias de extrangeros, sino tambien el trato, y comercio activo y pasivo de estos con aquellas, por las consideraciones que dexamos insinuadas.

Ya hemos citado en el principio del artículo primero de la parte segunda de esta obra la Cédula de 1538, y la pragmática de 1552, por las quales se mandó que ningun extrangero anduviese en esta navegacion; y se prohibió á todos ellos tratar en aquellas colonias, por sí ni por otra persona, y tener compañía con los que tratasen en ellas.

En

1 Tom. 1. pág. 451. colec.
2 Lib. 1. páginas 174. 175. colec.

En Cédula de 17 de Mayo de 1557 [1] se supone tambien esta prohibicion ; pues se manda que *ningun extrangero que pasare á las Indias con licencia nuestra* (del Rey) *en navios españoles, ó extrangeros, pueda subir ni suba con sus negros, mercaderías ó géneros, del puerto donde llegare, y los venda allí precisamente*; y la cláusula *con licencia nuestra* acredita que sin especial dispensa del Soberano, ninguno que no fuese natural de estos reynos podia comerciar con aquellos.

Aun con mayor especificacion se prohibió este trato en Cédula de 4 de Septiembre de 1569, [2] pues por ella se mandó á los *Oficiales Reales de los puertos, y partes de las Indias, con toda diligencia, luego que llegasen las armadas y flotas, inquieran y procuren saber qué mercaderías van en ellas, que sean de extrangeros, y las envian por terceras personas, sin nuestra licencia y permision; y las tomen por perdidas.* Ya se ve que en esta Cédula no solo se prohibe el pase de extrangeros comerciantes á Indias, sino tambien todo comercio de ellos, aunque fuese á nombre y consignacion de españoles.

Ya antes por Cédulas de 28 de Enero de 1515, y 21 de Mayo de 1534, [3] se habia extendido esta exclusion aun á los extrangeros que pasasen á Indias con otro objeto que el del comercio ; pues por la primera se mandó que no se recibiese para piloto ningun portugues, y por la segunda, que los maestres que fueran en los navios á Indias, habian de ser *marineros, é naturales de estos reynos.*

En estas resoluciones son de notar dos cosas : una, que siendo los portugueses verdaderamente españoles, estaban sin embargo excluidos del pase á Indias, porque

1 Ley 4. tít. 27. lib. 9. de la Recop. de Ind.
2 Ley. 3. tít. 27. lib. 9. Recop. de Ind.
3 Tom. 1. pág. 457. colec.

que no eran naturales de los reynos de Castilla, Aragon, ni Navarra: y otra, que la naturaleza de estas provincias se observaba con tanto rigor en aquellos tiempos para el comercio de Indias, que no se dispensó ni aun con aquellos extrangeros que por su pericia náutica podian ser utiles, y aun necesarios en la carrera.

Hemos referido, quizá con demasiada prolixidad, las principales providencias que establecen y confirman el derecho privativo de los naturales de estos reynos para el trato de las Indias, porque el cronista Antonio de Herrera asegura que en el año de 1526 [1] *se dió licencia general para que todos los súbditos de S. M. del Imperio, así genoveses, como todos los otros, pudiesen pasar á las Indias, y estar y contratar en ellas, segun y como lo hacian los naturales de Castilla y Leon.*

No sabemos de donde sacó Herrera, ó en qué pudo fundar tal especie histórica, ó qué dió motivo á su equivocacion, pero lo es sin duda en la realidad; puesto que ni D. Joseph de Veytia hace memoria de ella en su prolixa obra del Norte de contratacion, (señaladamente en el cap. 31. del lib. 1. en que trata de la prohibicion de los extrangeros para navegar y comerciar en las Indias) ni hemos hallado el mas leve rastro de aquella extraordinaria licencia en la abundante coleccion de Cédulas del año de 1596, en que se comprehenden todas las resoluciones generales expedidas desde el descubrimiento de las Indias para el comercio de ellas.

Sin este argumento negativo (muy poderoso en las circunstancias del punto que tratamos) se haria siempre increible semejante novedad en favor de los extrangeros, y en perjuicio de los naturales, á vista de la serie de providencias expedidas sobre la materia desde el año de 1501; sin que haya una que se dirija á asegurar este comercio privativamente en los españoles subditos de los

1 Decada 3. lib. 10. cap. 11.

los Reyes de Castilla. Las Cédulas de 28 de Enero de 1515, y 21 de Mayo de 1534 bastarian solas para que se tuviese por falsa la *licencia general* que asegura Herrera se concedió en 1526; pues aquellas Cédulas se libraron en tiempo del Rey Cárlos I, (que gobernaba tambien en la fecha citada por el cronista) y no hace la segunda la mas ligera mencion de aquel irregular permiso para revocárlo.

Estaba tan persuadido á esta verdad el citado Veytia, que en el n. 5 del referido cap. 31. lib. 1, despues de haber concluido que *son extrangeros de las Indias, y de todas sus costas é islas los que no fueren naturales de los reynos de Castilla, Leon, Aragon, Valencia, Cataluña y Navarra;* añade, *parece ocioso hacer mencion de diferentes Cédulas en que explicitamente se han declarado algunas naciones por extrangeras;* y cita la de 27 de Noviembre de 1560 relativa á los franceses: la 6 de Octubre de 1571 á los genoveses y portugueses; y la de 13 de Septiembre de 1608 á los holandeses, zelandeses, franceses, alemanes, portugueses, italianos, ingleses, y todos los demas septentrionales; *pues siendo*, concluye Veytia, *de dos contrarios una la razon, sabido quales son los que pueden pasar, lo queda el que todos los otros estan prohibidos.*

Todas las Cédulas citadas en el párrafo anterior, excepto la de 1608, se hallan en la coleccion de 1596 [1] segun el mismo autor; y la reflexîon que este hace sobre la inutilidad de estas explicitas prohibiciones, confirma el concepto de que Veytia nunca tuvo noticia de la *licencia general*, concedida, segun Herrera, en 1526; debiendo nosotros recordar aquí, que aquel escritor fué quizá el hombre mas instruido en la legislacion del comercio de Indias; por que el empleo de contador de la Casa de Contratacion, que exerció muchos años, y su con-

1 Tom. 1. pág. 446.

contínua aplicacion le proporcionaron noticias muy puntuales de todo este ramo, como él mismo dice en el prólogo de su obra del *Norte de la Contratacion.*

Por estas mismas consideraciones creemos equivocada otra semejante noticia que nos da el dicho Herrera en el cap. 16. lib. 6. decada 1. de su historia general de Indias. En este lugar afirma el cronista que en el año 1506 se dió licencia para que todos los que fuesen naturales de estos reynos pudieran enviar á las Indias sus mercaderías, *como fuesen vecinos de Sevilla y tuviesen bienes raices en ella; y que habiendo vivido quince ó veinte años en Sevilla, Cádiz, ó Xeréz, fuese visto ser naturales;* pero añade *que los otros que no eran, pudiesen tambien enviar las mercaderías en compañía de naturales, como fuesen en navios de estos reynos, y los factores fuesen naturales.* Qualquiera conocerá que este permiso concedido á extrangeros (de que no hay memoria en Cédula alguna de la coleccion de 1596) por el Rey Católico es aun mas increible que el otro que se supone dado á los mismos en 1526 por el Rey D. Cárlos I, que habia nacido en Flandes.

Solamente hemos hallado una decision muy moderna, en la qual se alteró momentaneamente esta jurisprudencia, sin revocar las leyes y Cédulas antiguas; pues por Real Cédula de 12 de Febrero de 1722 se previno (atendiendo á los motivos *que por las naciones se habian dado*) *que á los españoles originarios de estos reynos se les tolerase y disimulase la admision y embarque de qualesquiera consignaciones extrangeras, por la imposibilidad que se encuentra al presente en practicar las leyes que lo prohiben.*

Es pues indudable que siempre han estado excluidos por regla general del trato y comercio de las Indias los que no son naturales de estos reynos; pero como de algunas partes de este giro podia dudarse si eran verdadero comercio comprehendido en la prohibicion á ex-

trangeros, no satisfecho nuestro gobierno con la absoluta y general, expecificó algunas particulares.

Así, por Cédula de 13 de Enero de 1596 [1] se ordenó *que ningun extrangero pueda vender ni venda mercaderías fiadas á pagar en las Indias, y que las hayan de pagar en la parte ó lugar donde se celebrare la venta, ó á donde se destinare la paga, como sea dentro de estos nuestros reynos de Castilla, y no en otra forma.* Tambien se ordenó en la misma Cédula de 1596, *que no se pueda traer de las Indias ningun oro, plata, perlas, ni demas cosas en cabeza de extrangeros, ni consignado á ellos*, baxo la pena de confiscacion, la qual comprehendia igualmente á las mercaderías vendidas al fiado á pargar en Indias.

Repitieronse las prohibiciones de este comercio á los extrangeros en Cédulas de 27 de Julio de 1592, 25 de Abril y 11 de Mayo de 1605, 2 de Octubre de 1608, y 25 de Diciembre de 1616; de cuyas resoluciones se formó la ley 1. del tít. 27. lib. 9. de la Recopilacion de Indias. En ella se mandó que ningun extrangero ni otro qualquiera prohibido *pueda tratar y contratar en las Indias, ni de ellas á estos reynos ni otras partes, ni pasar á ellas sino estuviese habilitado con naturaleza y licencia del Rey::: así en particular, como en compañía publica ni secreta, en mucha ni en poca cantidad, por sí ni por interpósitas personas; pena de perdimiento de las mercaderías que contrataren, y de todos los bienes que tuvieren.* La misma pena se impuso á *los extrangeros que habitaren en las Indias, y en ellas con estos reynos trataren ó contrataren;* y á los naturales de ellos *que fueren personas supuestas por los dichos extrangeros, y trataren y contrataren en su cabeza.*

Por otra Cédula de 3 de Octubre de 1614 [2] se ordenó

[1] Ley 3. tít. 27. lib. 9. Recop. de Ind.
[2] Ley 7. dicho tít. 27. lib. 9.

nó *que en ningun puerto ni parte de nuestras Indias Occidentales, Islas, y Tierrafirme de los mares del Norte y Sur, se admita ningun género de trato con extrangeros, aunque sea por via de rescate, ó qualquiera otro comercio; pena de la vida y perdimiento de todos sus bienes, á los que contravinieren, de qualquier estado y condicion que sean.*

Tantas, tan repetidas, y tan específicas resoluciones no dexan la menor duda de que nuestra legislacion entendió siempre excluir á los extrangeros de todo comercio activo y pasivo en sus colonias de las Indias; pues parece que nuestros Soberanos se empeñaron en declarar todos los casos que, por no comprehendidos literalmente en sus anteriores Cédulas, pudieran creerse exceptuados del espiritu de las prohibiciones generales.

Continuó en vigor en todo el siglo XVII. la misma legislacion respecto á los extrangeros, pues D. Joseph de Veytia, que publicó su Norte en 1672, nos lo asegura de su tiempo, y el código de leyes de Indias promulgado en 1681 acredita en todas sus disposiciones la misma verdad.

Aun sin estas autoridades tenemos otros comprobantes no menos respetables de la exclusion absoluta de los extrangeros con respecto á este comercio. En uno de los artículos de la paz concluida en 1648 entre la España y Holanda se capituló que los vasallos y habitantes de los reynos, provincias, y tierras del Rey, y de aquellos estados, se abstendrian respectivamente de navegar y traficar en todos los puertos y costas de las Indias poseidas por una ú otra de las partes contratantes; sin embargo que las siete Provincias, reconocidas por Soberanas en este tratado, habian sido antes parte de la monarquía española, y por este título parece pudieran haberse exceptuado de la prohibicion general, sin servir de exemplo para los demas reynos separados.

Pero lo que mas acredita la firmeza con que nues-

tro gobierno ha mantenido siempre la exclusion de los extrangeros en el comercio de las Indias, es el haber desechado la propuesta que hizo D. Manuel de Lira, secretario del despacho, al señor D. Cárlos II. Este Monarca, en cuyos tiempos llegaron nuestro reyno y comercio á su mayor decadencia, mandó formar una junta de seis Ministros, y de los Presidentes de Castilla é Indias, para exâminar la relacion del Virey Marques de Mancera, y hallar algun remedio á los perjuicios de que justamente se quexaba el Consulado de Sevilla. La junta consultó lo que tuvo por conveniente, y el Rey quiso oir reservadamente, sobre todo, el dictamen particular de D. Manuel de Lira.

Este Ministro, en un bien extendido papel, digno de leerse, propuso como unico remedio de nuestro comercio con las Indias en el estado miserable en que se hallaba, la formacion ó establecimiento en Cádiz ó Sevilla de una compañía general, en la qual entrasen los ingleses, alemanes, holandeses, y las otras naciones amigas y aliadas de estos reynos, como tambien los demas estados y provincias dependientes de la corona; concediéndole privilegios *grandes*, *reales y permanentes*. Este dictamen de Lira (que se dió despues del año de 1672, aunque ignoramos su fecha) fué fundado en razones no poco sólidas, atendidas todas las circunstancias del tiempo, y estado de nuestro comercio; y sin embargo de que solo se admitian á él los extrangeros, haciéndolo por mano de los españoles en un modo público y autorizado, (evitando el sigilo y fraude con que ya se practicaba) no condescendió nuestro gobierno, constante siempre en la máxîma de excluir á los extrangeros de todo trato con las Indias.

Despues de promulgado el código de leyes para aquellos reynos en 1681, es indudable que se observaron las mismas prohibiciones en el resto del siglo XVII; y por lo que hace al presente XVIII. no ha habido no-

ve-

vedad en este punto. Antes bien en la Cédula ó proyecto de 5 de Abril de 1720 para la expedicion de flotas y galeones (que tantas veces hemos citado) no solo se ratifica el derecho privativo de los naturales de estos reynos para el comercio de las Indias en quanto á las personas que pueden hacerlo, sino que tambien se excluyen de su navegacion los baxeles construidos fuera del reyno; admitiendo á los extrangeros unicamente por via de dispensa, y aun mayor contribucion por esta gracia. De que se deduce que si los buques construidos fuera del reyno no pueden participar de este comercio segun las reglas generales establecidas desde muy antiguo, mucho menos deberán ser participantes las personas de los extrangeros.

Es cierto que á principios del presente siglo, por los años de 713 y 714 se permitió á los franceses la navegacion y trato de nuestras Indias, y han sido famosas las expediciones mercantiles de los de S. Maló al Callao de Lima; así porque en las primeras ganaron hasta ochocientos por ciento, como porque en las últimas se arruinaron totalmente; (por una conseqüencia natural del giro de un comercio libre, executado con imprudencia, y ninguna prevision de las resultas que eran regulares en una colonia superabundantemente proveida) pero esta permision no destruyó la regla general que excluia á los extrangeros del trato con nuestras Indias; y debe mirarse como una dispensa temporal de las leyes, necesitada por las tristes circunstancias de aquel tiempo, en que estaban casi aniquilados nuestro comercio y marina, segun hemos advertido en varios lugares de esta obra, y señaladamente en el artículo tercero de la segunda parte.

Quedamos asegurados de que desde el descubrimiento de las Indias ha sido su navegacion y comercio un derecho exclusivo de los naturales de los reynos de Castilla, Navarra, Aragon, Valencia, Cataluña, y las islas

las de Mallorca y Menorca, [1] que hacian parte de aquella corona; pero como la qualidad de naturales puede considerarse en tres distintos conceptos, nos ha parecido conveniente tratar separadamente de ellos.

La naturaleza de estos reynos en las personas habilitadas para el comercio de Indias se divide en tres clases: primera, de aquellos cuyos padres nacieron tambien en las dichas provincias: segunda, de los nacidos en ellas de padres extrangeros que no han tenido domicilio en estos reynos; y tercera, de los extrangeros residentes en España, que obtienen connaturalizacion para este trato, conforme á las leyes de Indias.

De estas tres especies de naturales, por *origen*, *por nacimiento solo*, *y por privilegio*, hablarémos en los artículos siguientes.

ARTÍCULO II.

De los naturales de origen.

Llamamos naturales de origen, aquellos cuyos padres y abuelos nacieron tambien en los reynos de Castilla, Aragon y Navarra, de cuyos habitantes era privativo derecho el trato y comercio con las Indias; y de esta clase de naturales es verosímil se entendiese á los principios la exclusiva capacidad para emplearse en la carrera de ellas.

La Cédula ya citada de 9 de Septiembre de 1511 [2] mandando á los Jueces Oficiales de la Casa de Contratacion que dexen pasar á Indias á *todas las personas naturales*, *vecinos*, *y moradores de estos reynos y señoríos*,

1 Cédula de 13 de Enero de 1596, y ley 28. tít. 27. lib. 9. Recop. de Ind.

2 Tom. 1. pág. 396. colec.

ríos, añade que esto sea, *sin que en su pasage hagan otra exâminacion ni informacion, sino asentar en los libros de la casa, sus nombres, y de donde son vecinos::: no embargante qualquiera cartas é mandamientos é prohibiciones que en contrario se hayan dado*; y estas últimas cláusulas así como comprueban la prohibicion absoluta á los no naturales, segun hemos dicho, indican tambien que la *naturaleza* requerida para este comercio era la de origen, conforme al concepto mas comun de aquella palabra, quando se trata de nacion á nacion.

Nos confirma en esta idea el sentido que nuestras leyes dan á aquella palabra, quando hablan de la capacidad para ser individuo del cuerpo del comercio, y tener en él voz activa y pasiva.

Establecido el Consulado de Indias en 1543 (quizá el mas antiguo de toda la Europa) se mandaron hacer ordenanzas para su gobierno; y formadas poco tiempo despues, se aprobaron por Cédula de 14 de Julio de 1556. En sus capítulos ó números primero y segundo, se mandó que los treinta electores para los oficios del Consulado, y las personas que habian de nombrar á aquellos, tuviesen, entre otras calidades, la de *no ser extrangeros*, sin mas explicacion en este punto; pero el Rey D. Felipe IV. en Cédulas de 26 de Diciembre de 1623, y 15 de Enero de 1648, [1] ordenó *que en la eleccion de Prior y Cónsul de la universidad de los cargadores, no permitan* (el Presidente y Jueces de la casa de Sevilla) *se falte á lo ordenado, ni sean elegidos para los dichos oficios ningunos extrangeros, ni sus hijos, ni nietos, ni puedan ser nombrados para Consiliarios, ni votar en las elecciones.*

En las referidas Cédulas de 1623, y 1648, deben notarse dos cosas; una, que no se establece en ellas nueva ley, pues se dice *que no se falte á lo ordenado*: y otra,

1 Ley 4. tít. 6. lib. 9. Recop. de Ind.

otra, que explicando el Rey la palabra *extrangeros* de la ordenanza del Consulado, supone y manda que se incluyan en ella todos los descendientes de padres ó abuelos nacidos fuera de estos reynos, para la inhabilidad de voz activa y pasiva en la universiadad de cargadores á Indias.

Pero lo que en nuestro dictamen lo apoya mas claramente es la ley 27. tít. 27. lib. 9. de la Recopilacion de Indias, que dice así: *Declaramos que qualquiera hijo de extrangero, nacido en España, es verdaderamente originario, y natural de ella; y mandamos que en quanto á esto se guarden en las Indias las leyes, sin hacer novedad.* Esta solemne decision indica que hasta su fecha se dudó que los nacidos en estos reynos de padres extrangeros, debiesen ser tenidos por naturales para el comercio de Indias; y que el concepto contrario era el comun y practicado en la Nacion; pues si no era así, parecia inutil una declaratoria tan decisiva y terminante, y mas sabiendo que despues de ella se disputó todavía el punto en este siglo, segun se dirá en el artículo siguiente.

La ley citada se deduxo de una Cédula de 14 de Agosto de 1620, dirigida al licenciado Cristobal de Santillana, Fiscal de la Audiencia de Lima, en respuesta á siete cartas de este, todas con la fecha de 28 de Abril de 1619; y en el cap. 8. se le dixo lo siguiente: *Asimismo me propuso el dicho mi Virey los inconvenientes que vos decis se siguen de que los hijos de los extrangeros nacidos en estos reynos traten y contraten en las Indias, y que así convenia prohibirselo; y habiendose discurrido y platicado con esta ocasion largamente sobre la materia, pareció que supuesto que conforme á lo dispuesto por las leyes deben y pueden gozar de este privilegio, no convenia hacer novedad en el caso de que se dió aviso al Virey. Y pues, como vos sabeis, qualquiera hijo de extrangero nacido en España es verdaderamente originario-*

ginario y natural de ella, lo que conviene es que se guarden las leyes, sin hacer novedad: y aunque de la letra de esta resolucion se infiere claramente que ya antes de 1620 conceptuaba el Rey por naturales de estos reynos á los nacidos en ellos de padres extrangeros, aun para el comercio de las Indias; tambien es preciso conocer que esto era con referencia á las leyes de Castilla; pues en esta fecha no se habian promulgado ningunas para la América.

Agrégase á esto que en Cédula de 13 de Enero de 1596 [1] se ordenó, *que con los nacidos y criados en estos reynos, hijos de padres extrangeros, y que hubieren pasado á las Indias sin licencia, quando mandáremos componer extrangeros, se guarde lo mismo que estuviere ordenado con los que tuvieren naturalezas en ellos, ó licencias para contratar en las Indias*; y de esta disposicion se deduce que los nacidos en España de padres extrangeros no se reputaban en 1596 como verdaderamente naturales para pasar á las Indias y comerciar en ellas; puesto que en la citada ley 15. se manda que se guarde con ellos en las *composiciones* lo mismo que estuviere ordenado para con los que tengan *naturalezas* (esto es, gracia de connaturalizacion) en estos reynos, ó licencias para contratar en ellos. Todos saben que las mercedes de composicion (de que hablarémos en otro artículo) no se entendian ni se despachaban para con los verdaderamente naturales de los reynos de Castilla, Leon, Aragon, Valencia, Cataluña, y Navarra, y de las islas de Mallorca y Menorca, segun está expreso en la ley 28 de los citados tít. y libro, deducida de la misma Cédula de 13 de Enero de 1596.

No disimulemos que desde el año de 1565 habia declarado el Rey D. Felipe II. [2] *que aquel se diga natural,*

1 Ley 15. tít. 27. lib. 9. Recop. ind.
2 Ley 19. tít. 3. lib. 1. de la Recop. de Cast.

ral, que fuere nacido en estos reynos, y hijo de padres que ambos á dos, ó á lo menos el padre, sea asimismo nacido en estos reynos, ó haya contraido domicilio en ellos por tiempo de diez años; y esta resolucion hizo creer á D. Joseph de Veytia, [1] con la autoridad de Juan de Hevia Bolaños, que aquellas condiciones bastaban para adquirir por naturaleza el derecho de comerciar con nuestras Indias.

Pero en nuestro concepto se engañaron ambos autores: porque, en primer lugar, la citada declaracion habló solamente de la capacidad para poder tener beneficios eclesiásticos en España, segun acredita su exôrdio por estas palabras, *aunque por leyes de estos reynos está proveido que los que no fueren naturales de ellos no puedan tener prelacías, dignidades, ni otros beneficios; porque se ha dudado, y duda quales se dirán naturales para poder tener los dichos beneficios, ordenamos &c.*, y no es conseqüencia legítima, que el habilitado como natural para un objeto, lo sea para otro. De esto es prueba auténtica, sin salir de la materia, la pragmática de 1623 [2], por la qual se concedió á los extrangeros la capacidad de ser admitidos á ciertos oficios de república en estos reynos, con tal que concurriesen en ellos algunas circunstancias, las quales no eran suficientes para habilitarlos á otros empleos, y menos á beneficios eclesiáticos, segun está expreso en la misma ley, y explicarémos en otro artículo.

En segundo lugar, es inverosímil que si el Rey D. Felipe II. hubiera querido en 1565 declarar naturales para todos efectos á los nacidos en estos reynos de padres extrangeros domiciliados, y moradores por tiempo de diez años en ellos, hubiese despues el mismo Monarca declarado específicamente en 1596 [3] lo que arriba di-

1 Norte, lib. 1. cap. 31. n. 6.
2 Ley 66. cap. 5. tít. 4. lib. 2. de la Recop. de Cast.
3 Ley 15. tít. 27. lib. 9. Recop. de Ind.

diximos, con los nacidos y criados en estos reynos, hijos de padres extrangeros, en órden á la composicion de estos en las Indias.

De qualquiera modo quedamos asegurados en que los hijos y nietos de padres y abuelos nacidos tambien en estos reynos, fueron siempre los únicos que se reputaron verdaderamente naturales para todas las funciones del comercio de Indias, y los únicos que por consiguiente eran capaces de la voz activa y pasiva en aquel cuerpo, segun lo mandado en sus ordenanzas, y en la ley 4. del tít. 6. l. 9. de la Recopilacion de Indias que hemos citado.

Solo debemos añadir que se ha dudado en qué clase han de colocarse los espurios ó bastardos nacidos en estos reynos; porque como no tienen padre conocido, tampoco pueden aplicárseles las reglas de las referidas leyes.

La citada 19. del tít. 3. lib. 1. de Castilla declara comprehendidos en la primera parte de su decision á los hijos legítimos, ó naturales solamente, pues de unos y otros es cierto el padre, segun nuestra legislacion; pero en quanto á los espurios dispone que las calidades que se requieren en los padres para con los naturales ó legítimos, hayan de concurrir y concurran en las madres para con los otros. Y esta declaracion, aunque solamente dirigida para la capacidad de obtener beneficios eclesiásticos, parece debe gobernar tambien en la capacidad para el comercio de Indias, en el qual nada hay decidido sobre este punto.

De paso notamos que D. Joseph de Veytia en el citado cap. 31. no advirtió que la decision referida á favor de los bastardos era de ley, y la tuvo por una mera opinion de Hevia Bolaños; y por esto sin duda la contradixo, pero no nos hacen fuerza las razones en que funda su contrario sentir. Dice Veytia, que como para pasar á Indias se requiere saber el padre, habiendo de probarse que no fué de los nuevamente convertidos, no

puede conducir á este intento acreditar en la madre las qualidades que pide la ley en los espurios para obtener beneficios; pero ya se ve que si para estos (en los quales por derecho canónico se requiere la legitimidad del hijo) se contentó la ley con que probasen los pretendientes su naturaleza por las madres, ¿quanto mas indulgente seria aquella con los que quieran pasar á Indias, y comerciar en ellas, permitiendose esto á los hijos puramente naturales?

El mismo Veytia en el n. 7. del referido capítulo suscita la qüestion de los expósitos, acerca de su habilidad para pasar á Indias, y opina en favor de ellos; fundado en que, presumiendo el derecho que estos infelices son limpios de sangre, deben por conseqüencia ser tenidos por capaces de pasar á Indias, como otro qualquiera que pruebe que ni él ni sus padres son de los nuevamente convertidos á nuestra santa fe.

Aunque nos inclinamos á esta opinion, dudamos mucho que ella sea conforme á los principios rigurosos con que el citado autor se opone en el n. 6. inmediato anterior, al parecer de Hevia Bolaños en favor de los espurios, y aun á la ley 19. del tít. 3. lib. 1. de la Recopilacion de Castilla. Tambien dudamos de la razon con que Veytia quiere persuadir que los expósitos son hábiles para el paso á Indias; porque la presuncion legal de su limpieza de sangre no es rigurosamente de derecho, y en el de nuestro reyno no hallamos ley en que fundarla; aunque muchos autores canonistas esten por la opinion piadosa, ciñéndola para las órdenes y beneficios eclesiásticos. Agregase á esto que para acreditar, segun las leyes, la capacidad de pasar á las Indias, no basta probar que los padres del pretendiente no son de los nuevamente convertidos, y es necesario que consten de ellos otras calidades de que hablarémos despues en en el artículo último de esta parte; pero por ahora bastará tener presente que si el padre del expósito hubiese

si-

sido extrangero, seria indispensable hacer constar que habia contraido domicilio y morada en estos reynos por espacio de diez años, conforme á la citada ley 19. de Castilla, y á lo que dirémos en el artículo inmediato siguiente.

Por estas consideraciones, y porque ignoramos se haya ofrecido prácticamente el caso de un expósito que solicite habilitarse para pasar á Indias, no podemos comprehender en estas Memorias históricas la decision que haya habido en la materia.

Pasamos pues á tratar particularmente de la capacidad de los nacidos en estos reynos de padres extrangeros, para el comercio de Indias [1].

AR-

1 Por real decreto dirigido al señor Duque de la Alcudia en 5 de Enero de 1794, (de que se formó Cédula para Indias con fecha de 19 de Febrero del mismo año) mandó el Rey *que todos los expósitos de ambos sexôs, exîstentes y futuros, así los que hayan sido expuestos en las inclusas ó casas de caridad, como los que lo hayan sido ó fueren en qualquier otro parage, y no tengan padres conocidos, sean tenidos por legitimados por la real autoridad, y por legítimos para todos los efectos civiles generalmente y sin excepcion, no obstante que en alguna ó algunas reales disposiciones se hayan exceptuado algunos casos, ó excluido de la legitimacion civil para algunos efectos.* Declaró tambien S. M. que la qualidad de expósito *no debe servir de nota de infamia ó menos valer*; y que todos los actuales y futuros han de quedar, mientras no consten sus verdaderos padres, en la clase de hombres buenos del estado llano general, gozando los propios honores, y llevando las cargas, *sin diferencia de los demas vasallos honrados de la misma clase.* En conseqüencia de esto mandó tambien S. M. *que no se impongan á los expósitos las penas de vergüenza pública, ni la de azotes, ni la de horca, sino aquellas que en iguales delitos se impondrian á personas privilegiadas.* A vista de esta real declaracion ya no podemos dudar de la limpieza de sangre de los expósitos, ni de su habilidad para el comercio de Indias.

ARTÍCULO III.

De los naturales de estos reynos por solo nacimiento en ellos.

Hemos explicado en el artículo antecedente como mas probable la opinion de que la naturaleza para el comercio de Indias se requeria, no solo en los hijos, sino tambien en los padres; y que por consiguiente quando estos eran extrangeros, no se reputaban aquellos naturales de estos reynos de España, aunque hubiesen nacido en ellos; y que esta legislacion gobernó hasta el año de 1620.

Pero desde esta fecha, y desde la Cédula de 14 de Agosto [1] parece se introduxo la práctica contraria, y que la declaracion hecha en aquella de que los hijos de extrangeros, nacidos en estos reynos, eran verdaderamente originarios y naturales de ellos, se extendió, no solo á la materia de composiciones, (para la qual sospechamos fué expedida aquella resolucion) sino tambien para la capacidad de comerciar en Indias, y pasar á ellas. Así debemos inferirlo de que D. Joseph de Veytia en el cap. 31. n. 6. lib. 1. de su Norte, (obra escrita por los años de 1670 á 72) asegura que para tenerse por naturales de estos reynos, en órden al comercio de aquellos, solo se requieren las mismas qualidades que pide la ley 19. tít. 3. lib. 1. de la Recopilacion de Castilla; y no es de creer que si en aquellos tiempos se dudase todavía en la contaduría de contratacion de la habilidad de los nacidos en estos reynos de padres extrangeros para el comercio de Indias, pusiese Veytia como corriente aquella definicion. Menos debemos dudar de

1 Ley 27. tít. 27. lib. 9. Recop. de Ind.

de ellas despues que se promulgaron las leyes de Indias en 1681, y se incluyó la ya citada 27. del tít. 27. lib. 9. formada de la Cédula de 14 de Agosto de 1620.

Sin embargo, no quedó este asunto libre de toda disputa despues de aquella fecha; pues D. Joseph Rubalcava en su *Tratado histórico político, y legal del comercio de las Indias Occidentales*, impreso en 1750, cap. 7. n. 66. nos asegura que aunque la referida ley 27. declara por originarios de estos reynos á los nacidos en ellos de padres extrangeros, se movió pleito en 1721 (*despues de otros muchos antecedentes recursos*) con el señor Fiscal del Consejo de Indias, el Consulado y comercio de la universidad de cargadores á ellas, y los naturales de estos reynos hijos de padres extrangeros, sobre el derecho de pasar y contratar en ellas; y que despues de varios decretos, informes, y cédulas, por sentencia definitiva de 27 de Septiembre de 1725, consultada con el Rey, se mandó que por lo que tocaba á los nacidos en España de padres extrangeros, se guardase literalmente la referida ley 27, que los declara por verdaderos originarios y naturales de España. Publicada esta sentencia, pidió el señor Fiscal se declarase que solo comprehendia á los hijos de extrangeros que hubiesen constituido domicilio perpétuo en estos reynos, suplicando desde luego de ella en caso contrario; y por auto de 7 de Noviembre del mismo año de 725 se declaró que los nacidos en España de padres extrangeros *transeuntes*, que no tuviesen domicilio fixo en ella, no eran comprehendidos en la determinacion, ni en la citada ley 27.

En estos términos se despachó executoria con fecha de 14 de Febrero de 1726; y para su cumplimiento ocurrieron siempre dudas sobre el modo de justificar las qualidades que habian de tener los padres extrangeros, para que sus hijos españoles pudiesen obtener las licencias de pasar, y comerciar en las Indias. Con estas dudas se re-

recurrió al Consejo, y en carta acordada de 17 de Febrero de 1728 se declaró que para conceder aquellas licencias á los hijos de padres extrangeros, habian de ser estos domiciliados en España, y vivido en ella por tiempo de diez años, profesando la fe católica, y separados del cuerpo de su nacion, sin asistir á su consulado ni juntas, y contribuyendo al Rey como los demas vasallos; pero que bastaria se verificasen los expresados requisitos y circunstancias al tiempo de pedirse las licencias, y que no era necesario exîstiesen al del nacimiento de los pretendientes.

En el inmediato año de 1729 se varió ya el cumplimiento de la executoria, con motivo del real decreto de 23 de Septiembre del mismo, por el qual mandó S. M. que el comercio de la carrera de Indias se compusiese de todos los cargadores de flotas y galeones, y demas que navegasen en registros, matriculados por el Consulado, y elegidos por este los que fuesen de su satisfaccion, para incorporarlos en su comunidad, excluyendo de ella á qualquiera que careciese de las circunstancias que S. M. quisiese aprobar.

Despues de esta resolucion no se concedieron licencias en el Tribunal de la casa á los hijos de extrangeros, aunque tuviesen á su favor la executoria de 1726, puesto que su cumplimiento no podia concordarse con la resolucion del decreto de 1729; pero en otro de 20 de Abril de 1742, expedido sobre varias representaciones, y recursos de los genízaros, (así se llamaron en el comercio de Cádiz los nacidos en España de padres extrangeros, por la significacion que da á esta palabra el diccionario de la lengua castellana) se mandó que se observasen y cumpliesen la referida executoria, y las leyes en que se fundó; declarando por nulo todo lo que despues se hubiera providenciado contrario á ella.

Esta Cédula de 20 de Abril de 1742 se confirmó por otra de 21 de Enero de 1743, y desde esta fecha

no

no ha habido novedad en la materia; pero no han dexado por eso de ocurrir siempre dudas sobre el modo de verificar el domicilio en estos reynos de los padres extrangeros; porque el matrimonio y los bienes (que son las dos cosas que mas claramente lo demuestran en otras circunstancias) no lo prueban con igual certeza en el comercio, donde el caudal está embebido en la negociacion, y el casamiento suele verificarse sin ánimo de permanecer en España, segun insinúa el referido Rubalcava, de quien hemos tomado casi á la letra todo lo ocurrido sobre este asunto desde el año de 1721. Pero estamos asegurados por diligencias propias de que los autos sobre que recayó la dicha executoria, compuestos de treinta y quatro piezas, se hallan actualmente en el archivo de Indias de Sevilla, baxo el número cincuenta y dos de los legajos de pleitos del Consejo remitidos á aquel últimamente.

Despues de la executoria de 1726, y de las Cédulas de 1742, y 743, que hemos citado, se concedieron las licencias para comerciar en Indias por el Tribunal de la Casa de Contratacion á los nacidos en estos reynos de padres extrangeros, formandose los expedientes con audiencia del Consulado; á fin de comprobar legitimamente las circunstancias que diximos debian concurrir en los padres, conforme á lo resuelto. Estas licencias aunque habilitaban á los genízaros para el giro y trato con las Indias, y para asistir con voto á las juntas generales y comunes del comercio, no les daban derecho á la voz activa y pasiva en las elecciones del Consulado, segun insinuamos ya con arreglo á las ordenanzas de este cuerpo, y á la disposicion de la ley 4. del tít. 6. lib. 9. de la Recopilacion de Indias.

Aquí debemos advertir, que así como los nacidos en España de padres transeuntes ó no domiciliados, no adquieren naturaleza en ella para el comercio de Indias, así por el contrario los que nacen fuera de estos reynos

de padres españoles que no han contraido domicilio en los extraños, se reputan, y son verdaderamente originarios españoles para aquel comercio.

Aunque ni en la coleccion de Cédulas de 1596, ni en el código de leyes de Indias hemos hallado decision alguna determinada á este caso, ni sabemos que la haya particular ó suelta, sin embargo D. Joseph de Veytia en el citado n. 6. del cap. 31. lib. 1. de su Norte, supone como indudable la capacidad de los nacidos por casualidad fuera de estos reynos, para contratar en nuestras Indias, fundandose con el Hevia Bolaños, en la referida ley 19. del tít. 3. lib. 1. de la Recopilacion de Castilla.

Con efecto esta ley, que como ya diximos, habla de la *naturaleza* para obtener beneficios eclesiásticos en España, declara que si los padres (del pretendiente) *siendo ambos, ó á lo menos el padre, nacido y natural en estos reynos, estando fuera de ellos en servicio del Rey, ó de paso, y sin contraer domicilio fuera de estos reynos, ovieren algun hijo fuera de ellos, este tal sea habido por natural de estos reynos*; y ya hemos visto que el concepto legal de naturaleza española fué el mismo, á lo menos desde el año de 1620, para el comercio de Indias, que para los beneficios eclesiásticos de España.

Tratarémos pues en el siguiente artículo de los extrangeros connaturalizados para comerciar en las Indias.

ARTÍCULO IV.

De los que adquieren por privilegio la naturaleza para contratar en nuestras Indias.

Aunque, segun hemos visto, estuvieron siempre excluidos, por punto general, del comercio y pase á las In-

Indias los que no eran naturales de estos reynos, tuvo muy desde los principios sus excepciones esta regla; concediendo la misma legislacion una especie de naturaleza fingida á los extrangeros que residiesen en estos reynos por cierto tiempo, y con ciertas calidades. La buena política pedia que se aumentase la poblacion de ellas con todas aquellas personas que habiendo nacido fuera de España, pudieran ser utiles en ella, y diesen por otra parte pruebas del ánimo de permanecer aqui con su familia y bienes perpetuamente.

Por una real provision de 21 de Febrero de 1562, [1] (en la qual se repitió una Cédula de 14 de Julio de 1561) se mandó que los extrangeros que residiesen en estos reynos ó en los de las Indias por diez años, con casa y bienes de asiento, y estuviesen casados con mugeres naturales de ellos, fuesen habidos por naturales; pero habiendo acreditado la experiencia graves inconvenientes en la práctica de esta resolucion, se expidió Cédula en 2 de Octubre de 1608 derogando las citadas arriba, y declarando que para tratar y contratar en las Indias, ningun extrangero sea habido por natural, sino el que hubiere vivido en estos reynos ó en los de Indias veinte años continuos, los diez de ellos con casa y bienes raices, y estando casado con natural, ó hija de extrangero nacida en estos reynos; con que estos tales no puedan usar ni gozar de este privilegio, sin que primero se haya declarado por el Consejo supremo de las Indias, que han cumplido con los requisitos de esta Cédula; para lo qual han de ocurrir al dicho Consejo con la informacion, y diligencias que han de hacer en esta razon ante las audiencias de las provincias donde residieren, (si las hubiere) con citacion de los fiscales de ellas; y no habiendo audiencias, ante el gobernador, y justicia superior, con citacion de un fiscal que

1 Tom. 1. pág. 449. colec.

ra ello se nombre; y los jueces ante quienes se recibieren las informaciones, han de dar sus pareceres en ellas, para que visto todo en el Consejo, habiendo cumplido con lo susodicho, se les mande dar Cédula de naturaleza, y habilitacion para poder tratar y contratar en las Indias. Esta Cédula de 1608 se sobrecartó por otra de 25 de Diciembre de 1616, refrendada de Pedro Ledesma, mandando executar y cumplir precisa é inviolablemente lo contenido en aquella, y de ambas se deduxo despues la ley 31. tít. 27. lib. 9. de la Recopilacion de Indias; añadiendose en aquellas *que qualquiera naturalezas que no estuvieren despachadas por el supremo Consejo de Indias, y no tuvieren expresa cláusula de poder tratar y contratar en ellas, no sirvan, ni con las despachadas por otro Consejo se les consienta* (á los extrangeros) *semejante contratacion.*

Por una Cédula de 11 de Octubre de 1618, repitiendo las disposiciones de las anteriores citadas, [1] se dixo que se habia entendido, por algunas informaciones presentadas en el Consejo, que muchos extrangeros se valian de testigos falsos, principalmente para la probanza de los bienes raices, usando de cautelas, y malos medios; y para remedio de ello se ordenó: *Que lo que toca al requisito de tener bienes raices los extrangeros para adquirir naturaleza, sea y se entienda que ha de ser en cantidad de quatro mil ducados* (de plata) *y estos por via de herencia, donacion, compra, ó título oneroso; de que ha de constar por escrituras auténticas, y no por informaciones de testigos.*

Como las urgencias de la corona habian dado ocasion á que se concediesen naturalezas para contratar en Indias por donativos pecuniarios, sin que los agraciados tuvieran las qualidades referidas, se expidió Cédula en 22 de Abril de 1645, refrendada de D. Gabriel de Ocaña

1 Ley 32. tít. 27. lib. 9.

ña y Alarcon, [1] mandando extinguir tales mercedes; y el Consulado, para pagar las cantidades con que se habia servido, impuso por dos años uno por ciento sobre todas las mercaderías que se cargasen en las flotas de Nueva España y Tierrafirme, segun nos dice D. Joseph de Veytia en el número 9. cap. 31. lib. 1. de su Norte.

Este autor en el mismo lugar nos asegura que por el año de 1672 en que publicó su obra, se observaban rigurosamente las disposiciones de las dichas Cédulas de 1608, 1616, y 1618; con la advertencia de que ademas de darse traslado en estos expedientes al Fiscal de la Audiencia de contratacion, de los instrumentos ó informaciones presentados para connaturalizarse en el comercio de Indias por los extrangeros vecinos de Sevilla y de los puertos de Andalucía, se mandaba igualmente que los viese el Consulado; por el perjuicio que se sigue á los demas comerciantes de que entren en el número de ellos los que antes estaban prohibidos.

Despues de aquella fecha de 1672 no ha variado la legislacion del comercio en este punto, respecto á que se promulgaron como leyes las dichas Cédulas en 1681, é ignoramos que haya habido ni aun particular posterior resolucion que las altere; antes bien nos consta que hasta el año de 1791, en que se extinguió la Audiencia de contratacion, se observó á la letra la misma forma en los expedientes de connaturalizaciones, sin embargo de las diversas reglas que estaban dadas para adquirir la naturaleza en España; de las quales parece conveniente dar aquí alguna noticia.

En los capítulos de reformacion de la pragmática de 1623 [2] se permitió que los extrangeros de estos reynos, como fuesen católicos, y amigos de esta corona, se

1 Escalona, Gazoph. Perub. lib. 1. cap. 39. n. 16.
2 Ley 66. n. 5. tít. 4. lib. 2. de la Recop. de Castilla.

se admitiesen á los oficios de república, con tal que hubieran vivido en este reyno diez años con casa poblada, y sido casados con mugeres naturales de él, por tiempo de seis años; pero se exceptuaron los oficios de corregidores, gobernadores, alcaldes mayores, regidores, alcaydes, depositarios, receptores, escribanos de ayuntamiento, corredores, y otros de gobierno; porque en quanto á estos, y á los beneficios eclesiásticos se dexaron en su fuerza y vigor las leyes de Castilla.

Por otro real decreto de 16 de Abril de 1701 se declaró *que á los católicos ingleses y holandeses que hubiese diez años que asistian en este reyno, y á los que se hallaban casados con españolas, se les concedia el que pudiesen vivir en los reynos de España, comerciar, y vender libremente, y tener bienes raices de qualquiera género, sin que se les pudiese perturbar por accidente alguno en sus personas y haciendas, con declaracion de que en ningun tiempo pudiesen gozar de otros privilegios que los de los naturales vasallos; y reconociendose qué bienes tenian, que fuesen adquiridos, los raices por via de compra legítima, y no traspaso ni otra cosa, que diese lugar á dolo de que pusiesen en su cabeza sus haciendas los que no deben gozar de este privilegio.* Aquel decreto de 1701 se extendió en 6 de Julio del mismo año, por resolucion sobre consulta del Consejo, á los holandeses que fuesen católicos, declarando que ni estos, ni los ingleses, é irlandeses debian gozar *de otros privilegios expresados en los capítulos de paces con sus naciones, reputandose en todo como vasallos del Rey;* y ambos decretos se incluyeron en el auto 4. tít. 9. lib. 8. de los acordados de Castilla.

Aunque ni la referida ley 66, ni los reales decretos de 1701 declaran expresamente connaturalizados á los extrangeros á quienes tocan, sin embargo, para el efecto, la habilitacion de comerciar libremente en España, de adquirir bienes raices, y de ser capaces de

los

los oficios de república, viene á ser en sustancia lo mismo que declararlos naturales por privilegio para ciertos fines en estos reynos. La ley 2. del tít. 24. partida 4, entre las *maneras* que hay de naturaleza, pone en décimo lugar *la moranza que faga uno en la tierra, maguer sea natural de otra.*

Pero la dicha connaturalizacion no se extendió nunca al comercio de Indias, en que gobernaron siempre otras reglas con anterioridad á las de Castilla, como hemos visto por las fechas de la provision de 1562, y de las Cédulas de 1608, y 1618; en cuyos tiempos no se habian hecho los capítulos de la pragmática de 1623, de que se formó la citada ley 66. tít. 4. lib. 2. de la Recopilacion de Castilla.

Es de advertir que aunque los connaturalizados para el comercio de Indias podian cargar sus géneros y mercaderías para aquellos reynos, y embarcarse para despacharlas personalmente, (siendo de la importancia que diremos en otro artículo) sin embargo esta habilitacion tenia sus restricciones, así en órden al caudal con que debian negociar, como en quanto á obtener empleos en el mismo comercio.

La misma Cédula de 1608, que declaró los requisitos para que el extrangero pudiera connaturalizarse en esta carrera, previno que solamente habia de tratar y contratar en las Indias *con sus caudales propios, pena de perdimiento de lo que se contratare, y de los bienes, así del extrangero naturalizado, como del que no lo estando contratare en su cabeza, y de perder la naturaleza que se le hubiere dado, por usar mal de ella;* añadiendo *que dentro de treinta dias de como se hubiere dado licencia á los dichos extrangeros para poder contratar en las Indias, hagan inventario jurado de sus bienes, y lo presenten ante la justicia del pueblo donde residieren, para que en todo tiempo conste de la hacienda que tenian quando empezaron á contratar en las In-*

Indias, y que no lo haciendo dentro del dicho tiempo, la licencia sea nula, y quede revocada, y sean habidos por extrangeros como de antes.

Tampoco se extendia la gracia de la connaturalizacion á que el extrangero tuviese voto activo ni pasivo en las elecciones de oficios del Consulado; porque como ya diximos, solo eran capaces de aquel los hijos y nietos de españoles. E igualmente estaban excluidos, los extrangeros connaturalizados, de ser dueños, ni maestres de naos de la carrera; porque siendo el privilegio de estrecha naturaleza, y no comprehendiendose en él esta facultad, permanecian estos encargos en la prohibicion.

Pero es de notar que aunque los extrangeros no connaturalizados estaban excluidos del comercio de Indias, sin embargo, como fuesen vecinos de Sevilla, debian concurrir con los naturales á los préstamos que se pidiesen para despachos de las armadas y flotas; y habiendo querido los holandeses, establecidos en aquella ciudad, excusarse de semejante contribucion en el año de 1663, se libró por el Consejo de Estado en 22 de Junio del mismo, Cédula, declarando *que no se debian echar repartimientos ni pedir préstamos á los que estuviesen de paso; pero que en siendo vecinos ó habitantes de estos reynos, se les comprehenda en los repartimientos y préstamos, y en otro qualquier género de carga que se impusiese á los naturales, pues son iguales con ellos en los beneficios del comercio.* Así lo asegura D. Joseph de Veytia citando la Cédula de 1663, en el núm. 15. del cap. 31. lib. 1. de su Norte; y ya se ve que la igualdad de que habla en el comercio, no debe entenderse del que se hace directamente con las Indias, sino del terrestre que se executaba en éstos reynos, aunque con relacion indirectamente á aquellos.

Este nos parece el lugar mas oportuno de añadir las novedades que han ocurrido en este siglo con los na-

nacidos ó domiciliados en nuestras colonias de la América, hijos de padres españoles, en quanto á la capacidad de tratar y contratar de estos á aquellos reynos.

Aunque las Cédulas, y leyes que declaran los que debian tenerse por naturales españoles para comerciar en Indias, solamente comprehendieron á los nacidos en Castilla, Leon, Aragon, Valencia, Cataluña, Navarra, Mallorca y Menorca, sin embargo nunca se ha dudado que los naturales de las provincias del Nuevo Mundo sujetas á la dominacion española debian reputarse en el mismo concepto para todos los efectos del nacimiento español, puesto que las dichas provincias desde su descubrimiento y conquista se agregaron con igual derecho á la corona de Castilla; y de ello tenemos una prueba en la citada Cédula de 2 de Octubre de 1608 [1] en la qual declarando las circunstancias que han de concurrir en los extrangeros para connaturalizarse en este comercio, se dice *que hayan vivido en estos reynos ó en las Indias por tiempo de veinte años continuos : : : y estando casados con natural ó hija de extrangero nacida en estos reynos ó en las Indias.* De suerte que así la residencia del que pretende connaturalizarse, como el nacimiento de su muger, es igualmente bastante segun las leyes el que se haya verificado en las provincias de España ó en las de las Indias.

Así no encontramos vestigio alguno de que nuestra legislacion haya hecho diferencia entre los españoles nacidos en estos reynos, y en aquellos, por lo que toca á la capacidad ó habilidad de emplearse en el comercio de nuestra América, hasta el año de 1729.

Pero en este año por real órden de 23 de Noviembre se aprobaron las nuevas ordenanzas formadas por el Consulado de Cádiz; y en su capítulo 13 se prohibió á todos los cargadores del comercio de Indias

 que

1 Ley 31. tít. 27. lib. 9. Recop. de Ind.

que pudiesen nombrar en primera, segunda ni tercera consignacion á vecino alguno de las Indias, pues precisamente habian de ser consignatarios *los Encomenderos que se embarcasen en flota, galeones, y demas navios*; cuyos retornos habian de venir á España *por las mismas manos*. Añadióse en el mismo capítulo *que en caso de quedar en la América algunos géneros que no tengan la mejor salida en las ferias, y no habiendo consignatario nombrado que quiera quedarse, deberán consignarse á los individuos del comercio respectivo, nombrados por los mismos encomenderos* de España que los llevaren, ó por los Diputados en defecto de estos.

La prohibicion establecida en esta ordenanza de hacerse consignaciones á los vecinos de las Indias, sino los privaba absolutamente de embarcar por su cuenta y riesgo género alguno de España para aquellos reynos, á lo menos dificultaba el giro de su comercio, impidiéndoles encomendar sus envios á persona que no fuese residente en estos reynos, y miembro del comercio de ellos.

Pero pocos años despues se prohibió á los vecinos de los reynos del Perú y Nueva España hacer el comercio activo con estos; pues en Cédula de 21 de Enero de 1735, al capítulo 4. dixo el Rey *prohibo que desde ahora en adelante se remitan caudales algunos por comerciantes de los reynos del Perú, y Nueva España, para empleos de pura negociacion, por los graves daños que se han observado, de que embarcándose de cuenta de los referidos individuos en flotas y galeones el tercio ó la quarta parte de la carga en géneros escogidos, y del principal consumo, quedan en la misma cantidad perjudicados los de España, ademas de otros inconvenientes que en el manejo y práctica de su despacho se han originado.*

Esta resolucion se tomó, con otras, despues de varias juntas que se tuvieron en la corte con asistencia de un

un Diputado del comercio de Cádiz, y otro del del Perú, pero no concurrió á ellas persona alguna por el de Nueva España. Así este reclamó inmediatamente la dicha providencia, y consiguió que se moderase por Cédula de 20 de Noviembre de 1738.

En esta se mandó *que se suspenda, quede sin uso, y no tenga efecto alguno la prohibicion establecida, y mandada observar por el capítulo 4. del referido despacho de 21 de Enero de 1735, y que el comercio de Nueva España tenga el permiso de la mutua igual negociacion, recíproco tráfico, y comercio de que hasta aquí ha usado, sin ninguna restriccion en las remisiones de caudales y frutos á estos reynos, con la libertad de sus retornos::: pero con la circunstancia y precisa calidad de que hagan el encargo, y la consignacion de los caudales á los comerciantes matriculados en la Universidad de cargadores á Indias de Cádiz, y que los géneros y mercaderías compradas con los expresados caudales vayan en las armadas, flotas, y registros á la consignacion, y cargo de los individuos matriculados del comercio de estos reynos que se exercitaren en los viages; porque en esta forma no quedan perjudicados los unos ni los otros.*

Quando se expidió esta Cédula de 1738, todavia estaban en vigor las nuevas ordenanzas del Consulado, que se aprobaron en 1729 como ya diximos, y por esto la resolucion acerca del recíproco tráfico de los comerciantes de Indias con los de España, se restringió en quanto á consignaciones, segun el concepto del capítulo 13. de aquellas; pero revocadas despues por el decreto de 20 de Abril de 1742, y Cédula de 21 de Enero de 1743, resucitó la pretension de los americanos sobre la igualdad del giro, y negociacion con los españoles.

El Consulado, y comercio de México representó al Rey sobre este punto, con extension y eficacia por mano del Virey Conde de Fuenclara, que apoyó la instan-

tancia en carta de 19 de Febrero de 1744; y remitido todo al Consejo de Indias, hizo este tribunal consulta en 18 de Diciembre de 1747. Sobre ella resolvió S. M. *que el Consulado, y los individuos del comercio de la Nueva España, y por consiguiente los del Perú, remitan los caudales á su arbitrio y voluntad, sin impedirles ni embarazarles la absoluta libertad que tenian antes del año de* 1729 (*en que se publicaron las nuevas ordenanzas*) *de poder hacer con el comercio de estos reynos recíprocamente sus consignaciones, sin precisarles á que las hagan por manos de encomenderos matriculados, sino á su disposicion y voluntad; con tal que sea en vasallos mios naturales de estos ó aquellos reynos ó connaturalizados en ellos; arreglándose en todo lo demas á lo dispuesto por las leyes, y reales órdenes expedidas en estos asuntos.*

Con esta resolucion se libró Cédula en 20 de Junio de 1749, pero no cesaron las disputas entre uno y otro comercio; porque el de España entendió siempre aquella decision, como que solo permitia á los comerciantes de Indias llevar desde estos reynos empleados sus caudales en géneros ó frutos consignados á ellos mismos, sin precisarlos á que se valiesen de encomenderos matriculados en la Universidad de cargadores de Cádiz; y que no por esto se les habia concedido á los comerciantes de España hacer sus consignaciones á los que fuesen vecinos de la América. Estos, por el contrario, pretendian que la libertad de consignar en uno y otro comercio, segun la Cédula de 1749, debia ser absoluta y recíproca, de suerte que el americano pudiese consignar al español, y este á aquel sin restriccion alguna.

Pero estos diversos conceptos de los Consulados de Indias, y del de España no llegaron á producirse en recurso alguno hasta muchos años despues; y antes bien en 1752 D. Joseph Alvarez Campana, comerciante, y vecino de Vera-Cruz, solicitó *la gracia* de que se le ha-

habilitase para que los comerciantes de Cádiz le consignaran sus efectos, *respecto de habérseles restringido la libertad de poderlo hacer á los sugetos que quieran elegir*; y S. M. resolvió en real órden, dirigida por el señor Marques de la Ensenada al Presidente de Contratacion con fecha de 22 de Octubre de dicho año, *conceder al referido D. Joseph Alvarez Campana, y demas comerciantes la libre remision de sus propios caudales, así desde aquellos á estos reynos, como de los géneros de estos á aquellos.*

Las expresiones de *gracia, y de haberles restringido* (á los comerciantes de Cádiz) *la libertad de poderlo hacer* (consignar á los americanos) *á los sugetos que quieran elegir*, usadas por Campana tres años despues de la Cédula de 1749, indican claramente que él la entendia en el mismo sentido que le dió siempre el Consulado de Cádiz; y las cláusulas decisivas de la citada órden de 1752 prueban que lo concedido á los del comercio de Nueva España era solo *la libre remision de sus propios caudales desde aquellos á estos reynos, y de los géneros de estos á aquellos.*

Pero lo que acredita mas claramente que la via reservada, el Consejo, el Presidente de Contratacion, y su contaduría principal daban á la referida Cédula de 1749 la misma inteligencia que el Consulado de Cádiz, es el contexto, y decision de otra librada por aquel supremo tribunal en 11 de Septiembre de 1769, y dirigida al Prior y Cónsules de la Universidad de cargadores á Indias.

En ella se refiere, que con carta de 28 de Febrero, y varios documentos, dió cuenta, el Presidente de la Audiencia de Contratacion, de la providencia interina que habia tomado, sobre que no se obligase á los cargadores de Cádiz á jurar quando embarcaban géneros correspondientes á vecinos de América; con motivo de que D. Joseph del Toro se le habia quexado de no haberse-

le

le admitido en la contaduría de Reglamentos una partida de registro de efectos cargados para el Sur á consignacion de su hermano D. Mateo del Toro, vecino de Chile, *por carecer del juramento que afianzase ser aquellos pertenecientes al referido su hermano, y comprados con dinero remitido por él mismo.* Añadió el Presidente que, no constandole de donde podia dimanar querer exîgir aquella oficina esta formalidad, y sabiendo que por real Cédula (sin duda aquí aludió á la citada órden obtenida por Campana) del año de 1752 se concedió á todos los vasallos de estos reynos, y de los de América, hiciesen recíprocamente, y á su arbitrio las consignaciones, declaró el Presidente *que mediante hallarse con noticia de haber recurso pendiente, y sin determinar sobre el asunto, en aquella real Audiencia, y enterado tambien de la real Cédula de* 1749, *que por ahora é interin por el mismo tribunal se determinaba con su asistencia el genuino sentido de la referida Cédula (tocante á las libertades que recíprocamente señala á los comerciantes europeos y americanos) se admitiesen las partidas de registro de los cargadores en la contaduría de reglamentos sin las circunstancias del juramento.* Continuó el Presidente diciendo que esta declaracion la habia hecho despues de tomar informes de las dos contadurías principal, y de reglamentos, de los quales resultó que la práctica de jurar en semejantes casos habia tenido su orígen en una órden verbal del Presidente D. Estevan de Abaría, con el fin de evitar el engaño que pudiera intentarse en las hojas de registro, de los efectos que cargaba cada individuo á su consignacion; y que con la noticia de aquella providencia interina (del Marques del Real Tesoro) acudió á él el Consulado, representándole que no sabia hubiese pendiente en la Audiencia instancia por punto general sobre la Cédula de 20 de Junio de 1749, ni esto podia tocar á aquel tribunal, ni era justo reducir á controversia *la quieta, y pacífica* po-

posesion en que habia estado siempre el comercio de España de ser los factores encomenderos de la carrera segun la observancia que habian tenido en todos tiempos las Cédulas, y órdenes respectivas; y alegando el Consulado otras muchas razones en apoyo de su intento, concluyó pidiendo al Presidente dispusiese la continuacion de la práctica del referido juramento, interin que el Rey resolvia otra cosa. Visto todo en el Consejo de Indias, con lo nuevamente representado por el Prior del Consulado de Cádiz, y hecha la correspondiente consulta, resolvió S. M. *desaprobar al Presidente su citada providencia declarándola por nula, mediante haberla dado contra una práctica observada en tantos anos, sin tener facultad para ello, y por ser un método contrario á lo dispuesto por las leyes, perjudicial á los reales intereses, y no menos al comun del comercio de España y sus individuos; ordenándole que precisamente haga observar la práctica, que antes estaba en uso y se hallaba establecida, de haber de presentar las citadas relaciones ó partidas de registro con el requisito del juramento, que abrace y comprehenda no solo la expresion de que los efectos contenidos en ellas se remiten á tal sugeto, vecino ó comerciante en la América, de su cuenta y riesgo; sino tambien que fueron comprados con su propio dinero remitido á España para este efecto; segun se estaba executando desde el año de 1752, y se practicó en tiempo de sus antecesores el Baylio D. Julian de Arriaga, y D. Estevan de Abaria, quienes cuidadosamente celaron, no solo que se cumpliese lo dispuesto por diferentes leyes, y reales órdenes, que imponen la precision del juramento (cuyo espíritu y fines se contraen á la especie de que se trata en la parte que no se hacia) sino tambien que por falta de un tan esencial requisito, y eficaz medio del juramento no pudiesen abusar los comisionistas cargadores, ni los principales interesados americanos, de la particular gracia y merced que les conce-*

ce-

cedió el señor Rey D. Fernando VI en el expresado año de 1752 para que pudiesen remitir sus caudales á estos reynos, y regresar aquellos propios, y no mas, convertidos en efectos; pues está dictando la misma prudencia la continuacion de un método tan útil, justo y conveniente.

Expedida con esta resolucion la dicha Cédula de 11 de Septiembre de 1769, continuó mas autorizada la práctica de exîgirse en las contadurías de la Casa de Contratacion el referido juramento, siempre que se registraba partida alguna consignada á comerciante vecino de las Indias; y por consiguiente quedó establecido, que la Cédula de 1749 no permitia hacer consignaciones en las personas de los americanos, conforme á lo resuelto en la anterior Cédula de 20 de Noviembre de 1738, que hemos referido.

Contra este establecimiento parece no hubo recurso alguno del comercio de Nueva España, ni del del Perú hasta el año de 1778 en que el segundo por medio de su apoderado se quexó en el Consejo de Indias de la coartacion que sufrian los comerciantes de Indias en quanto á consignaciones, privándolos en las oficinas de Cádiz de la absoluta libertad, y recíproco tráfico que debian tener segun lo resuelto en la citada Cédula de 1749. Para apoyar su pretension, expuso el apoderado del comercio del Perú las mismas reflexîones que hemos insinuado sobre la diversa inteligencia que se daba á aquella Cédula, concluyendo con que se declarase en favor de los americanos; y oido el informe que se pidió al Consulado de Cádiz, y teniendo á la vista todos los antecedentes de esta materia, hizo el Consejo consulta al Rey en 15 de Junio de 1780. S. M., conformándose con el dictamen de este supremo tribunal, expidió Cédula por la via reservada en 15 de Julio del mismo año.

Por ella se declaró *se llevase á puro y debido efecto en todas sus partes la citada real Cédula de 20 de Junio*

nio de 1749, que en su conseqüencia pueden los comerciantes españoles ó naturales residentes en estos reynos, bien sea en Cádiz ó en qualquiera otro parage de España, hacer libremente sus encargos, y consignaciones de los efectos y frutos que remitan á América, á las personas que fueren de su satisfaccion y confianza, sin diferencia de que se hallen ó no matriculados en el comercio de Cádiz, ó residan en aquellos dominios; del mismo modo que los comerciantes y vecinos de aquellos reynos puedan hacer tambien los encargos y consignaciones de sus efectos, frutos, y caudales libremente á qualquiera sugeto español residente en qualquiera parage de estos reynos, aunque no esté matriculado en el comercio de Cádiz: y que el embarque y giro de todo se execute conforme á lo dispuesto en el reglamento expedido para el comercio libre en 12 de Octubre de 1778; sin obligarles á otras formalidades que las prevenidas en él, ni á hacer mas juramento que el de que los efectos ó géneros que registran, no corresponden en todo ni en parte, directa ni indirectamente á extrangeros.

Esta real Cédula de 1780, á instancia del Consulado de México se insertó en otra dirigida á él mismo con fecha de 20 de Noviembre de 1784; y con ellas quedaron fenecidas las diferencias que desde 1729 se habian introducido entre los Comercios de Indias y de España. Quedó tambien sin uso el juramento que autorizó la Cédula de 11 de Septiembre de 1769; pero se estableció de nuevo otro que no se acostumbraba, de pertenecer puramente á españoles todo lo que se registrase.

Nos hemos detenido, quizá demasiado, en este punto del comercio recíproco de los americanos en España, por ser asunto nuevo de este siglo, y porque las varias resoluciones que se han expedido sobre él, corren sueltas, y las mas de ellas manuscritas; siendo por lo mismo menos fácil su noticia, y mas útil conservar su

memoria para los tiempos futuros en alguna coleccion.

Omitimos hablar de los naturales de las islas Canarias, porque como estas siempre fueron parte de la corona de Castilla, nunca se ha dudado de la capacidad de los nacidos en ellas para el comercio de las Indias; aunque debian hacerlo con las restricciones y reglas que hemos dicho en la parte primera de esta obra.

Solo nos resta, para concluir estas memorias, tratar de las personas habilitadas para pasar á las Indias, y residir en ellas con el motivo de trato, y negociacion; y lo executarémos en el siguiente artículo, último de esta obra.

ARTÍCULO V.

De las personas habilitadas en este comercio para pasar á las Indias y residir en ellas.

Aunque todos los que gozaban de la naturaleza de estos reynos, segun hemos dicho en los tres artículos anteriores, tenian derecho al trato, y comercio con las Indias, ninguno podia pasar á ellas sin obtener antes particular licencia para cada viage; y estos permisos debian darse inmediatamente por el Rey, ó por los Jueces Oficiales de la Casa de Contratacion, segun era el objeto del mismo viage.

Ya en la famosa Bula de 4 de Mayo de 1493 mandó el Papa Alexandro VI que ningunas personas de qualquiera dignidad, aunque fuese real ó imperial, estado, grado, órden, ó condicion, sopena de excomunion (en la qual por el mismo caso incurran si lo contrario hicieren) *no presuman ir por haber mercaderías, ó por otra qualquiera causa, sin especial licencia de los Reyes de España á las islas, y tierras firmes halladas, y que se hallaren, descubiertas, y que se descubrieren há-*

hácia el Occidente, y Mediodia; fabricando y componiendo una linea desde el polo ártico al polo antártico, ora las tierras firmes ó islas se hayan de hallar hácia la India, ó hácia otra qualquiera parte; la qual linea diste de qualquiera de las islas que vulgarmente llaman de los Azores y Cabo Verde, 100 *leguas hácia el Occidente y Mediodia.* [1]

El Cronista Herrera [2] dice en el año de 1496 que los Reyes Católicos hicierons merced á todos los que *con licencia suya* quisiesen paar á las Indias, que llevasen la tercera parte de todo el oro que sacasen de las minas, con que no fuese de rescate; y de esta noticia se infiere claramente que ya en el año de 496, esto es, desde el principio del descubrimiento de las Indias, nadie podia pasar á ellas sin permiso.

Despues en el capítulo de instruccion dada al Comendador Fr. Nicolás de Obando en 1501, que ya hemos citado, [3] se supone esta necesidad de la licencia para pasar á Indias; puesto que se le mandó que no consintiese, en aquellas tierras moros, judios, hereges, ni reconciliados, ni personas nuevamente convertidas á nuestra santa fé católica: y esta averiguacion no podia hacerse sin que los pasageros presentasen antes de embarcarse en España, informacion auténtica de su vida y costumbres en el tribunal de la Casa de Contratacion que les habia de despachar la licencia.

En el capítulo de instruccion dada por el Rey Católico á los Jueces Oficiales de Sevilla en 1510 [4] se manifiesta con mas claridad la necesidad de estas licencias; pues como ya diximos, se mandó en ella *que no pasen á las Indias ningunos extrangeros ni personas prohibi-*

1 Solórzano lib. 1. Polít. Ind. cap. 10. n. 24.
2 Década 1. lib. 3. cap. 2.
3 Tom. 1. pág. 501. colec.
4 Tom. 1. pág. 440. colec.

bidas, so las penas de la pragmática, y esto supone que habia resolucion general anterior para que nadie pasase á aquellos reynos, sin exâminar previamente las qualidades de su persona.

Lo mismo se deduce de la Cédula ya citada de 9 de Septiembre de 1511, [1] pues mandándose en ella á los Jueces de la Casa, que dexen pasar á las Indias *á todas las personas naturales, vecinos, y moradores de estos reynos y señoríos, sin que en su pasage hagan otra exâminacion ni informacion sino asentar en los libros sus nombres, y de donde son vecinos* (porque el Rey les da licencia para ello *no embargante qualesquiera cartas é mandamientos que en contrario se hayan dado*) se conoce por las cláusulas de esta Cédula que el permiso general concedido por ella era una dispensa de las reglas establecidas; y que ya antes segun ellas ninguno podia embarcarse para las Indias sin presentar informaciones de su naturaleza, y demas qualidades de su persona. De paso advertimos con D. Joseph de Veytia [2] que aquella dispensa fué motivada del deseo que tenia el Rey Católico de que las Indias se poblasen y ennobleciesen lo mas que se pudiera, segun lo manifestó el mismo Rey en la dicha Cédula.

Poco duró aquella dispensa, sin duda por los inconvenientes que se tocarian en su práctica, pues ya en Cédula de 1518 [3] se volvió á mandar *que ningun reconciliado ó nuevamente convertido á nuestra santa fe católica, de moro ó de judío, ni hijo suyo, ni nietos de personas que publicamente hubiesen traido sambenito, ni hijos ni nietos de quemados, ó condenados por hereges por el delito de la herética pravedad, por línea masculina ni femenina, pudiesen pasar á las Indias, aunque tu-*

1 Tom. 1. pág. 396. colec.
2 Lib. 1. cap. 29. n. 3. Norte.
3 Tom. 1. pág. 454. colec.

tuviesen habilitacion, pena de perdimiento de bienes, y de cien azotes, destierro perpétuo de las Indias, y la persona á merced del Rey. Esta Cédula de 1518 se renovó en otras de 1522, 1530 y 1539,[1] y sus decisiones se incluyeron en las leyes 15. y 16. tít. 26. lib. 9. de la Recopilacion de Indias; y estas resoluciones suponen que nadie pasaba á aquellos reynos sin conocimiento y licencia de la Casa de la Contratacion.

No se contentó el zelo del Rey D. Felipe II con las prevenciones, y advertencias hechas sobre la prohibicion de pasar á Indias sin licencia, pues gobernando estos reynos en ausencia de su padre, y conociendo la facilidad con que podrian hacerse falsas informaciones para obtener tales permisos, mandó por Cédula de 5 de Abril de 1552 [2] *que de allí adelante no consintiesen los Jueces Oficiales que pasase á ninguna parte de las Indias pasagero alguno, ni otra persona de aquellas que pudiesen pasar, conforme á lo que estaba proveido y mandado, ó que llevasen Cédula real de licencia, sin que llevasen, y presentasen ante ellos informaciones hechas en sus tierras y naturalezas (así como las solian dar en la Casa) por donde constase, si son casados ó solteros, y las señas y edad que tienen, y que no son de los nuevamente convertidos á nuestra santa fe católica, de moro ó de judío, ni hijo suyo, ni reconciliados, ni hijos ni nietos de persona que publicamente hubiere traido sambenito*: sigue la Cédula con las mismas cláusulas que hemos copiado antes de la de 1518, y concluye previniendo que las informaciones han de ser *con aprobacion de la justicia de la ciudad, villa, ó lugar donde la tal informacion se hiciere, en que se declare como la persona que así da la tal informacion, es libre ó casado.*

Ya

1 Tom. 1. pág. 452. colec.
2 Tom. 1. pág. 397. colec.

Ya antes por Cédulas de 25 de Febrero de 1530, y 18 del mismo mes de 1549 se habia mandado [1] que todos los que pasasen á Indias, aunque fuesen Vireyes, Oidores, Gobernadores, ú otros qualesquiera ministros de Guerra, Justicia y Hacienda, llèvaran ademas de sus títulos, licencia del Rey *para sus personas*, las de sus mugeres y criados; de suerte que aun aquellos que iban destinados á servir al Soberano con los despachos correspondientes, no podian embarcarse sin un permiso separado, ni recibirlos á bordo sin este requisito los Capitanes Generales, Almirantes, y Cabos de armadas y flotas.

En Cédula de 18 de Enero de 1552 se encargó particularmente al Presidente y Jueces de la Casa de Contratacion que reconociesen las licencias é informaciones de los pasageros, y hallando en ellas no haberse contravenido á lo mandado, los dexasen pasar, igualmente que á aquellos que llevaran *expresas dispensaciones* (de algunas qualidades) referidas en las licencias; y en otras Cédulas de 7 de Agosto de 1584, y 18 de Julio de 1617, [2] se ordenó á los mismos Jueces que no dispensasen, en todo ni en parte, con ninguna persona en las qualidades referidas, cumpliendo precisamente lo que estaba mandado.

Por otra Cédula de 19 de Julio de 1569 [3] se encargó á los dichos Jueces, *hagan parecer ante sí á los que fueren á las Indias por pasageros, y reconozcan si son los contenidos en las informaciones, y no permitan que en su ausencia se den peticiones por los pasageros, ni provean autos de remision al que por su turno hubiere de reconocer las informaciones*; y en otra Cédula de 26 de Agosto de 1606 [4] se ordenó á los Capitanes Generales,

y

1 Ley 28. tít. 26. lib. 9. Recop. de Ind.
2 Ley 7. tít. 26. lib. 9. Recop. de Ind.
3 Ley 9. tít. 26. lib. 9. Recop. de Ind.
4 Ley 10. tít. 26. lib. 9. Recop. de Ind.

y demas Cabos de las armadas y flotas, no admitan en sus baxeles á los pasageros, aunque lleven Cédulas y licencias del Rey, *no habiendose presentado estas, y dado despachos por la dicha Casa.* Estas resoluciones se comunicaron tambien á los Presidentes, Oidores y Justicias de las Indias, mandándoles no diesen cumplimiento á las licencias, ni dexasen residir en aquellos reynos á los que no las llevasen pasadas por la Casa de Contratacion.

Como desde el principio del descubrimiento de las Indias fué tan grande el cuidado de nuestros Reyes en que no pasase á ellas persona alguna sin el debido permiso, y exâmen de sus qualidades, muy desde luego se establecieron penas contra los inobedientes á esta justa providencia. Segun las que se hallan desde la página 396. hasta la 440. del tomo 1. de la coleccion de 1596, las primeras penas establecidas contra este delito fueron de 100@ maravedis á los pasageros que fuesen sin las debidas licencias, y si era persona noble ó hidalgo, debia ademas ser desterrado de estos reynos por diez años; pero si era persona de baxa condicion, sufriria cien azotes, ademas de la pena pecuniaria. Unos y otros, nobles y plebeyos, que hubiesen pasado sin licencia, debian ser presos en las Indias, y remitidos á estos reynos en primera ocasion por las justicias de aquellos; á las quales se les privaba de oficio, y se exîgian 50@ maravedis de multa, si faltaban á su cumplimiento.

Despues se aumentaron estas penas, y se encargó la observancia de lo mandado en diferentes Cédulas, y especialmente en una de 13 de Julio de 1594, otra de 29 de Septiembre de 1602, ampliada en otra de 25 de Noviembre de 1604. Por esta última se ordenó que los pasageros embarcados sin licencia incurran en la pena de quatro años de galeras si eran plebeyos, ó en diez años de presidio en Oran, si fuesen personas *de calidad*; y esta misma pena se impuso á los maestres de

las

las naos, que lleven tales pasageros, con mas la multa de 1∂ ducados de plata, para cuya seguridad debian dar nueva fianza, ademas de las que ya daban para cumplir las obligaciones de su comision. En la misma Cédula de 1604 se ordenó que los Cabos de galeones, si se les probase en las residencias, ó fuera de ellas, que llevaron ó disimularon pasageros sin licencias, incurran en privacion de su oficio; y se previene que si los Generales lo hubieren sabido y disimulado, se hará con ellos particular demostracion; encargando mucho al Presidente, y Jueces de la Casa, y á los visitadores de naos, cuiden, y zelen sobre el cumplimiento de estas providencias.

En otra Cédula de primero de Noviembre de 1607 se mandó *que los Capitanes, Pilotos, Maestres, Contramaestres, y otros Oficiales de naos, que llevasen pasageros sin licencia, incurriesen en pena de muerte; y los Generales, y Almirantes en privacion de oficios.* Finalmente el Rey D. Felipe IV en Cédula de 23 de Marzo de 1622, aumentó el rigor de las penas de los pasageros declarando *que por el mismo hecho que qualquiera se embarcase sin licencia, incurriese en pena de ocho años de galeras, y que se executase sin embargo de apelacion ó suplicacion, enviandolos á ellas luego que sean aprehendidos*; para lo qual dió el Rey jurisdiccion á la Audiencia de la Contratacion, y á los Generales de galeones y flotas. Y de paso advertimos que por Cédulas de 10 de Diciembre de 1566, y 4 de Septiembre de 1599 [1] se habia encargado á los Vireyes, y Gobernadores de las Indias enviasen presos á España á disposicion del Tribunal de la Casa, á todos los que estuviesen en aquellos reynos sin haber llevado la correspondiente licencia.

Por las diversas resoluciones que hemos citado sobre es-

1 Tom. I. pág. 406. colec.

este asunto, se ha podido conocer que aunque en su orígen solo el Rey daba las licencias para pasar á Indias, no mucho tiempo despues tuvo esta facultad la Casa de Contratacion con respecto á cierta clase de personas; y parece conveniente señalarlas en estas memorias, porque las mas de ellas pertenecen principalmente á la clase del comercio, objeto de nuestra obra.

En primer lugar, tenian el Presidente y Jueces la absoluta jurisdiccion, no solo para dar la dicha licencia á los mestizos que hubiesen venido de aquellos reynos, sino tambien para obligarlos á volver á ellos; dándoles lo necesario de la bolsa de penas de Cámara, si no tuviesen con que costear el pasage. Así se mandó por Cédulas de 15 de Noviembre de 1552, y 30 de Enero de 1559;[1] y por otra de 22 de Abril de 1589[2] se ordenó que el Presidente y Jueces de la Casa *no dexen pasar* á las Indias sin expresa licencia del Rey á los nacidos en ellas de padres españoles residentes en aquellos reynos, ni á los nacidos en estos que tuvieren allá á sus padres, si no hubieren pasado con ellos á las Indias.

Podia tambien la Casa de Contratacion dar licencia á mercaderes cargadores para ir á beneficiar sus mercaderías propias; pero si estos eran casados, debian llevar el consentimiento de sus mugeres, y solo por tres años, conforme á una Cédula de 16 de Julio de 1550;[3] en la qual se añade que este término empiece á contarse desde el dia de la fecha de la licencia, precediendo dar el mercader fianza en la cantidad de la quarta parte de sus bienes, como no baxase de 1U ducados de plata. Despues por otras Cédulas de 5 de Octubre de 1561, y 14 de Julio de 1563[4] se aclaró mas este punto, mandan-

1 Tom. 4. páginas 286. y 287. colec.
2 Ley. 14. tít. 26. lib. 9. Recop. de Ind.
3 Tom. 1. pág. 421. colec.
4 Ley 29. tít. 26. lib. 9. Recop. de Ind.

dando á las justicias de las Indias que en habiéndose cumplido los treinta y dos meses de los tres años de las licencias que llevasen los mercaderes casados, *compelan, y apremien* á estos á que luego en primera ocasion se embarquen, y vengan á estos reynos, y no executándolo, los envien presos; pero que si los tales mercaderes dixeren *que quieren vivir y permanecer en las Indias, y llevar á sus mugeres, y dieren fianzas de llevarlas dentro de dos años, las justicias los dexen estar, con que las fianzas sean de la quarta parte de sus bienes, y excedan de* 1U *ducados: y si no excediesen, sean de los dichos* 1U *ducados: y si luego que sean pasados los dichos treinta y dos meses no afianzaren*, los compelan á venirse.

Los mercaderes solteros que pasasen á las Indias á beneficiar cargas propias, sin llevar alguna de cuenta agena, no debian dar fianzas, ni estaban obligados á volver dentro de término señalado; segun infiere D. Joseph de Veytia,[1] con el sólido fundamento de que, estando prevenidos término, y fianza para los mercaderes casados, y para los factores ó cargadores de hacienda de otros, no se halla ley ni providencia que extienda aquella obligacion á los cargadores solteros de cuenta propia.

Tambien tenia facultad el tribunal de la Casa para dar licencia á los mercaderes factores que pasasen á las Indias á beneficiar las haciendas que les fueran consignadas, pero con la limitacion del tiempo de tres años, aunque fuesen solteros, segun se previno en Cédula de 19 de Diciembre de 1554;[2] con el objeto de que quedasen ligados á volver á dar cuentas á los dueños de las mercaderías. Ya antes en otra Cédula de 6 de Diciem-

1 Norte lib. 1. cap. 29. n. 8.
2 Tom. 1. pág. 424. colec.

ciembre de 1538 [1] se supone establecida la obligacion de venir á dar cuenta los factores, pues se añade en ella que á los que hubieren sido remisos en venir á España á darlas, los obliguen el Presidente y Jueces á que ademas de las deudas principales, paguen á los dueños los intereses (que por dos mercaderes fueren tasados) del tiempo que hubieren detenido los envios.

Otro requisito indispensable debia concurrir en todos los mercaderes para obtener del tribunal de la Casa la licencia de pasar á Indias, ya fuesen casados ó solteros, ó ya llevasen carga propia ó agena, y era tener cargadas para aquel viage mercaderías de su cuenta ó á su consignacion, cuyo valor excediese de 300@ maravedis de plata, que correspondian en la estimacion de esta moneda en el siglo pasado, á 600@ de la que tiene en el presente.

Se ignora el tiempo fixo en que se señaló aquella cantidad para permitir á título de ella el pasage á Indias de un cargador, pero ya en 1672 se hallaba establecida por estilo inmemorial; segun afirma D. Joseph de Veytia en el lib. 1. cap. 29. n. 10. de su *Norte*.

El mismo autor en el lugar citado discurre que era muy antiguo el señalamiento de aquella cantidad, puesto que en un capítulo de carta escrita por el Rey á los Jueces Oficiales de la Casa en primero de Marzo de 1546 se refiere; que algunos pretendian pasar á Indias, cargando el valor de 400 ó 500 ducados, y otros mas ó menos, diciendo que iban á poner tienda y trato en aquellas partes: sobre cuyo punto respondió el Rey lo siguiente: *Y en lo que toca á los que decis que cargan alguna cantidad, no se entiende ni ha de entender ser estos tales mercaderes, sino solo los que verdaderamente lo fueren ó tuvieren señales manifiestas para que lo quieran usar para adelante; y en esto haya gran miramien-*

 to,

1 Tomo 1. pág. 426. colec.

to, de manera que por ninguna via se haga fraude alguno. De esta resolucion se infiere que el Rey dexó al arbitrio de la Sala de Gobierno de la Casa de Contratacion el señalamiento de la cantidad que debian cargar los mercaderes, para conseguir la licencia de embarcarse con este título á beneficiar personalmente en Indias sus cargamentos propios ó agenos; y sospechamos que por aquel mismo tiempo se fixaria la quota de los 300∂ maravedis de plata.

A lo menos es cierto que en Cédula de 5 de Julio de 1555 [1] se dixo expresamente que por quanto algunas personas pasaban á Indias á título de mercaderes *otorgando en empréstido, ó como pueden, la cantidad que deben tener para poder comerciar, se mandaba al Presidente y Jueces de la Casa que no consientan pasar á ninguno con este pretexto, si no les constare haber usado esta profesion el tiempo que estuviere ordenado, y tener el caudal que se dispone.* Por esta última cláusula se conoce claramente que ya en 1555 se habia señalado el valor de la carga que debia llevar un mercader para embarcarse con ella, puesto que del mismo tenor de la citada ley se infiere que el caudal de que se habla en ella, es precisamente el que llevaba consigo el comerciante en aquel viage.

La quota de 300∂ maravedis de plata se moderó despues á 200∂, por recurso del Consulado, en acuerdo del Presidente y Jueces de la Casa, de 25 de Junio de 1668, en consideracion á que en la aduana se hacia de gracia la tercera parte en el valor principal del afuero de mercaderias para la exâccion de los derechos, por órden del Consejo de Hacienda; de suerte que se inferia que el mercader habia cargado el valor de 300∂ maravedis, siempre que presentaba registro de 200∂.

Tambien podia la Casa de Contratacion dar licencia pa-

1 Ley 31. tít. 26. lib. 9. Recop. de Ind.

para pasar á Indias á las mugeres casadas que tuviesen allá sus maridos, (y estos estuviesen con el permiso correspondiente) para hacer vida maridable con ellos; y así se mandó por otro capítulo de la referida carta de 10 de Marzo de 1546, por estas palabras: *y á las mugeres que ansi decis que quieren pasar, por decir que tienen en aquellas partes sus maridos, constandoos que son casadas, y que tienen allá los maridos, y que la persona que va con cada una de ellas es su deudo dentro del quarto grado en consanguinidad ó afinidad, las dexareis ir, y con ellas á los deudos que las llevaren.*

Este permiso para las mugeres casadas se renovó en Cédulas de 9 de Noviembre de 1554, y 17 de Julio de 1555, [1] mandando al Presidente y Jueces de la Casa que á las mugeres que mostrasen que las enviaban á llamar sus maridos residentes en Indias, *presentando ellas informaciones hechas en sus tierras y vecindades conforme á lo ordenado, las dexasen pasar, aunque no tuviesen licencia del Rey*; pero que á los hombres casados que vinieren de Indias por sus mugeres, no les permitieran volver á aquellos reynos si no llevaban licencia de S. M.

Explicadas las personas á quienes la Casa de Contratacion podia permitir el pase á Indias, es inutil decir que todas las demas que hubiesen de embarcarse, necesitaban la licencia del Rey; pero no será importuno añadir que hubo siempre ciertas clases á las quales no se daba jamas aquel permiso, y si lo obtenian subrepticiamente de nada les servia.

Ya hemos visto en este mismo artículo que así por la instruccion dada en 1501 al Gobernador Obando, como

1. Ley. 25. tít. 26. lib. 9. Recop. de Ind.

mo por la que se dió en 1510 á los Jueces Oficiales de Sevilla, estaban absolutamente prohibídos de pasar á Indias, y residir en ellas los moros, judios, hereges, reconciliados, y los nuevamente convertidos; y que se renovaron estas prohibiciones por las Cédulas de 1511, 1518, 1522, 1530, 1539, 1552, añadiendose en la de 1518 la notable cláusula *aunque tuviesen habilitacion*; de la qual se deduce que podia uno de estos prohibidos estar admitido para el comercio de aquellos reynos, y sin embargo no podia pasar á ellos, ni aun para beneficiar sus mercaderías.

Hemos visto tambien que esta prohibicion se extendia á hijos y nietos respectivamente, segun el literal contexto de la Cédula de 1518, cuyas cláusulas referimos; y las decisiones de todas las arriba citadas se comprehendieron en las leyes 15. y 16. del tít. 26. lib. 9. de la Recopilacion de Indias.

Ademas de las dichas personas, estuvieron tambien prohibidas de pasar á Indias sin expresa licencia del Rey, los clérigos y frayles, por Cédula de 23 de Mayo de 1539; [1] y antes por otra del 9 de Noviembre de 1530, dirigida á los Jueces Oficiales de la Casa de Contratacion, [2] se les habia mandado que por ninguna manera dexasen pasar á las Indias frayles extrangeros, aunque llevasen licencia de sus superiores, y que si presentasen alguna, la remitieran al Consejo. Aquí debemos notar que esta prohibicion de pasar religiosos á las Indias fué muy singular para los del Carmen Calzado, en Cédula de 19 de Septiembre de 1588, [3] pues por ella se ordenó al Presidente y Jueces que *no dexen embarcar para*

1 Ley 11. tít. 26. lib. 9.
2 Tom. 1. pág. 125. colec.
3 Tom. 1. pág. 402. colec.

ra aquellos reynos á ningun religioso de dicha órden, *aunque traiga Cédula, y licencia de S. M. para ello, sin particular derogacion de la de* 19 *de Septiembre de* 1588*;* y que esto no se entienda con los frayles descalzos de la misma órden que traxeren licencia.

Por otra Cédula de 25 de Febrero de 1530 [1] se ordenó que no pudiesen pasar á Indias esclavos ni esclavas blancos, negros, loros, ni mulatos, sin expresa licencia del Rey presentada en la Casa de Contratacion, pena de perdimiento del esclavo; y que si el que pasase sin licencia fuere berberisco, de casta de moros ó judios, ó mulato, se vuelva á traer á España á costa del que lo hubiere pasado, y se entregue, como perteneciente á S. M., en la Casa de Contratacion; y ya antes por Cédula de 11 de Mayo de 1526 se habia mandado que no pasen á las Indias, baxo la pena de confiscacion, *ningunos negros que en estos reynos ó en el de Portugal hayan estado dos años*, sino solamente los bozales nuevamente traidos de sus tierras. Esta Cédula de 1526 se sobrecartó por otra de 13 de Enero de 1532, y de ambas se formó la ley 18. tít. 26. lib. 9. de la Recopilacion de Indias.

Por estas dos Cédulas, y por otra de 16 de Julio de 1550 [2] se ordenó tambien que no pasen á Indias *esclavos negros llamados gelofes, ni los que fueren de Levante, ni los que se hayan traido de allá, ni otros ningunos criados con moros, aunque sean de casta de negros de Guinea.*

Tambien se mandó en Cédula de primero de Febrero de 1570 [3] que no pasen á Indias gitanos, ni sus hi-

1 Ley 17. tít. 26. lib. 9. Recop. de Ind.
2 Ley 19. tít. 26. lib. 9. Recop. de Ind.
3 Ley 20. tít. 26. lib. 9. Recop. de Ind.

hijos ni criados; y por otra de 7 de Septiembre de 1589 se ordenó que tampoco pasase *ninguna persona que llevase el hábito que llaman de S. Jorge, S. Esteban, ni otros semejantes, sin expresa licencia del Rey, en que se haga mencion del hábito que llevaren.*

La misma prohibicion tenian las mugeres solteras, por Cédulas de 23 de Mayo de 1539, y 8 de Febrero de 1575; [1] estando reservado al Rey el poder darles licencia para pasar á Indias.

Aunque de los miserables esclavos hablamos ya en otra parte de esta obra, comprehendiéndolos entre las mercaderías, nos ha parecido conveniente tratar de ellos tambien con las personas; así porque la servidumbre no los despoja absolutamente de este concepto, como porque en la clase de racionales les tocan algunas providencias, que no hablarian con ellos, si siempre se les considerase como otra qualquiera mercadería. Tal es la Cédula de primero de Febrero de 1570, [2] por la qual se ordenó *que no se consienta llevar ni enviar á nuestras Indias á ninguna persona de qualquier calidad que sea, esclavos negros, siendo casados en estos reynos, sino llevaren consigo á sus mugeres é hijos.*

De cuidado omitimos comprehender entre las personas prohibidas de pasar á Indias á los descendientes de los Almagros y Pizarros, aunque segun dice D. Joseph de Veytia, [3] era en su tiempo práctica constante incluir en las informaciones de los pasageros la justificacion de no ser de aquellas familias, ni de otras prohibidas para esta navegacion: porque el mismo autor nos asegura que habiendo indagado con particular estudio en

1 Ley 24. tít. 26. lib. 9. Recop. de Ind.
2 Ley 22. tít. 26. lib. 9. Recop. de Ind.
3 Lib. 1. cap. 29. n. 37. del Norte.

en los libros de la Casa de Contratacion, y en los autores que han escrito sobre la materia, el origen de esta prohibicion, en ninguno de ellos pudo hallarla, ni especie alguna que diese motivo á introducir aquella practica.

La de no pasar á Indias persona alguna sin las licencias é informaciones que hemos referido específicamente, continuó sin alteracion en todo el siglo XVII, segun se acredita por las leyes publicadas en 1680, en que se promulgaron como tales todas las dichas providencias, pero en quanto á las penas decretadas contra los que pasasen á Indias sin licencias, y contra los xefes y oficiales que los llevasen sin este requisito, se mitigó demasiado el rigor por abuso.

El citado Veytia que escribia por los años de 1670, ya se queja [1] de que en su tiempo se habian reducido las penas de este delito á una condenacion pecuniaria, y le parece que debiera ser mayor el castigo, por el grave perjuicio que causaba al comercio la muchedumbre de polizones ó llovidos, (así se llaman los que se embarcan sin licencia) y tambien la de los mercaderes que llevan pequeña carga, pues unos y otros no sirven, sino á poblar las Indias de vagabundos, y hacer mala obra á los verdaderos cargadores.

En el presente siglo se han observado las mismas reglas, así en quanto á las informaciones de los pasageros, como en quanto á las licencias para embarcarse, restablecida la antigua práctica de que los cargadores presentasen certificacion de tener embarcadas en el buque en que debian ir, mercaderías de mayor monto que el de los trescientos mil maravedis de plata antigua, dispuesto por las ordenanzas de la Casa de Contratacion, y de-

1 Lib. 1. cap. 29. n. 7. del Norte.

deducido conforme al reglamento mandado observar por el Rey en 20 de Abril de 1720. Aunque ignoramos quando se restableció la órden de que los mercaderes debian cargar el valor de trescientos mil maravedis de plata, (en lugar de los doscientos mil á que se habia reducido por lo que ya diximos) para que se les diese licencia para pasar á Indias, es muy verosímil que esto sucediese despues que se empezó el nuevo método de despachar los frutos y mercaderías á las Indias, aforándolas por palmos, segun diximos en el artículo tercero de la quarta parte; especialmente quando se puso oficina destinada á este despacho, independiente de la aduana. Fuera de que, luego que estas no se arrendaron, entrando á administrarlas el Rey (despues de 1740) cesó la rebaxa del tercio de valores que acostumbraban hacer los asentistas en sus aforos, por la utilidad que sacaban de esta moderacion.

En quanto á polizones, ó á los que se embarcan sin licencia, se mandó por Real Cédula de 20 de Septiembre de 1739 al tribunal de la Casa de Contratacion, que en adelante observase con el mayor rigor lo dispuesto sobre esta materia en las leyes del tít. 26. lib. 9. de la Recopilacion de Indias, sin dispensar en ella, y que dispusiese se hiciera impresion en quaderno aparte, del título de pasageros, insertando á la letra las dichas leyes; é igualmente se ordenó que se obligase *á los capitanes y oficiales de marina, y demas personas que pasan á Indias, á que compren* dicho quaderno, y observen lo mandado para que no puedan alegar ignorancia. Tambien se resolvió en la misma Cédula que á los capitanes de los navios (*en los quales no puede dexar de haber descuido ó consentimiento*) se les reencargue especialmente este cuidado, con la obligacion de que entreguen presos en el primer puerto de América, á donde llegaren, á todos los que descubrieren sin licencia, y una relacion del

del número, y nombre de ellos; quedando á cargo del gobernador á quien se entreguen, el remitirlos presos á la Casa de Contratacion, y dar cuenta al mismo tiempo al Consejo de Indias; y sin perjuicio de esta diligencia deberia el capitan presentar en Cádiz á vuelta de viage un tanto de la relacion que dexase al dicho gobernador. Finalmente se mandó en la citada Cédula, *que en las licencias* que se diesen para embarcarse, se prevenga que todos los que van empleados, ó con qualquiera otro lícito pretexto á las Indias, hayan de hacer juramento de no intervenir, consentir, ni disimular cosa alguna en contravencion de lo resuelto.

Despues en otra Cédula de 18 de Junio de 1758, recordando la anterior citada de 1739, mandó nuevamente el Rey (á consulta del Consejo de Indias de 12 de Mayo del mismo año) que se executasen *los castigos exemplares correspondientes* en los que se hallasen culpados en el pase de polizones ó embarcados sin licencia; añadiendo que en adelante todos los capitanes ó maestres de navios mercantes y sus escribanos, tuviesen obligacion de pasar visita, *con el mayor cuidado y formalidad* á los ocho dias de su navegacion, de toda la gente que se hallase á bordo, cotejándola con la lista individual que debia antes ponerse á continuacion de la visita de salida, de las licencias, ministerios ó plazas que iban en el navio, para entregar presos en Indias á los que se hallasen sin el debido permiso. Tambien se ordenó en la misma Cédula de 1758 que los capitanes y maestres á vuelta de su viage presentasen la dicha visita original, y firmada de las personas de mas autoridad que hubiesen ido en la nao, so la pena de quinientos ducados de plata aplicada al fisco, que se les habia de exîgir prontamente, y apercibidos de *que si se verificase el mas leve fraude en la pureza de esta diligencia*, serian ademas castigados con las correspondientes á tan

grave delito. Añadióse en la dicha Cédula que *mediante á que sin consentimiento del contramaestre ó guardian no es regular se introduzcan semejantes personas,* se les hiciese saber á estos que no las permitan ni consientan con ningun pretexto, y que tengan particular cuidado en descubrirlas, manifestarlas, y entregarlas al tiempo de executarse la visita de salida; fixandose esta intimacion en el palo mayor de la nao, quando se haga la visita del cumplimiento de obras; y *que sin mas justificacion que la del mismo hecho de encontrarse en el viage qualquiera de los enunciados polizones, se multe al contramaestre y guardian en perdimiento de sus soldadas; las quales tampoco podrán cobrar á su tornaviage, hasta haber hecho constar primero no resultarles cargo alguno en la visita de venida, por la referida obligacion;* y que todo esto se entienda sin perjuicio de las demas penas impuestas por las leyes, reales Cédulas, y autos de gobierno de la Audiencia de contratacion, si se justificare que los contramaestres y guardianes han cooperado, ó sido autores principales en llevar ó introducir los polizones. Finalmente, para que se cumpliesen mejor estas resoluciones, se concedió en las mismas Cédulas al Presidente de la Casa facultad separada para que ademas de lo mandado en las ordenanzas 25. y 26. del tratado 6. tít. 4. de las de marina, tomase por sí solo todas las providencias que creyese precisas y conducentes para remediar tan perjudicial exceso en los casos particulares que ocurriesen, excusandose por este medio dudas y dilaciones; pero con la obligacion de dar cuenta al Consejo de las causas que lo hubiesen movido á tomar alguna extraordinaria providencia.

Por el reglamento del comercio libre de 12de Octubre de 1778 no se alteraron tampoco en lo sustancial las reglas establecidas sobre licencias de pasageros y cargadores. Por el artículo 10. de dicho reglamento se

se mandó á los Jueces de arribadas de los puertos habilitados en España, que despues que hayan entregado los registros, vayan á bordo de las embarcaciones; y *practiquen la revista acostumbrada de la tripulacion, cargadores, y pasageros, á fin de que no vayan polizones, ni se embarque persona alguna sin licencia despachada por la via reservada de Indias, del Consejo supremo de ellas, ó de la real Audiencia de contratacion en Cádiz, que tambien puede darlas en los casos prefinidos por las leyes*; y en el artículo 11. se previno *que quantos fueren á la América sin estos permisos*, *aunque los tengan de otros tribunales ó ministros, serán tratados con el mayor rigor; y asegurados á su arribo, volverán presos en partida de registro*, para imponerles las penas correspondientes á su delito, como tambien á los capitanes ó patrones que los hubiesen llevado.

Por real órden circular de 10 de Septiembre de 1785, expedida por la via reservada de Indias, se renovaron las anteriores disposiciones, y mandó el Rey *que todos los polizones que se embarcaren, y aprehendieren en las naves destinadas á aquellos dominios, sean de guerra ó mercantes, y tanto en España quanto en América, se apliquen irremisiblemente á servir ocho años en los cuerpos fixos de Indias, siendo solteros; y si fueren casados, que se destinen á pobladores en las Floridas, ó islas de Trinidad, Puerto-Rico, y Santo Domingo, conduciendo, á donde se apliquen, á sus mugeres é hijos, de cuenta de la real hacienda.* Prevínose tambien en la misma órden que los comandantes, capitanes, ó maestres de los buques serian condenados á costear el pasage y manutencion de los polizones á sus respectivos destinos, (ademas de las penas comprehendidas en las leyes, ordenanzas, y reglamento de 1778) si se les justificase haber consentido de algun modo en su embarco; pero

por

por Cédula de 15 de Septiembre de 1790, á consulta del Consejo de Indias, se declaró que la referida órden de 1785 *se entienda solo con los polizones solteros, y de ningun modo con los casados, con los quales se observe lo prevenido en las leyes, y reales disposiciones anteriores*; por los gravísimos inconvenientes que pueden seguirse, ya sea de compeler á las mugeres inocentes á que sigan á sus maridos, ya de divorciarlos perpetuamente, si se dexa á la voluntad de ellas, como es justo, el seguirlos.

Para completar este artículo, y concluir toda nuestra obra, no será fuera de propósito decir algo sobre las composiciones de los extrangeros, que pasaban á las Indias sin la correspondiente licencia; y este nos ha parecido el lugar mas oportuno para tratar de esta materia.

En Cédula de 13 de Enero de 1596 se dixo *que si al real servicio conviniere hacer composicion de extrangeros, y reducir esto á la gracia y merced real, con las calidades que parecieren convenientes*, para en tal caso ordenaba el Rey, *que si, habiendo mucho tiempo que pasaron aquellos á las Indias, hubieren servido en los descubrimientos ó alteraciones, y están casados, con hijos y nietos, aunque tengan la calidad de extrangeria, se pueda disimular en las composiciones, y se haga alguna mas comodidad á los que fuesen vasallos, respectivamente á los que no lo fueren*; y esta decision que pasó despues á ser ley, [1] parece nos fixa la fecha en que se establecieron las reglas para este género de indultos con las personas no naturales de estos reynos, que habian ido sin permiso á nuestras colonias de las Indias, y debian por esto mismo, y sin otro exâmen, ser desterradas de

1 Ley 13. tít. 27. lib. 9. Recop. de Ind.

de ellas é imponerseles las demas penas establecidas contra este delito. A lo menos antes de àquel año no hemos encontrado Cédula ni órden alguna, que haga mencion de tales composiciones.

En la misma Cédula de 1596 se ordenó tambien que *respecto de la dificultad que puede haber en las Indias para embarcar á los extrangeros pobres, y traerlos á estos reynos::: quando mandáremos despachar Cédulas generales de composicion, los Comisarios procedan con toda la templanza y moderacion posible, conforme á la posibilidad de cada uno;* y por otro capítulo de la misma Cédula, de que ya hicimos mencion, [1] se ordenó, *que con los nacidos y criados en estos reynos, hijos de padres extrangeros que hubieren pasado á las Indias,* quando el Rey mandare componer extrangeros, *se guarde lo mismo que estuviere ordenado con los que tuvieren naturalezas en ellos, ó licencias para contratar en las Indias.*

En esta resolucion se advirtió, que no bastaba la naturaleza adquirida por privilegio, ni la habilitacion al comercio de Indias, y era necesario como hemos dicho, una particular licencia para pasar á aquellos reynos; aunque con los extrangeros que tenian *licencias litigadas*, segun la forma establecida para Indias, se mandaba en la misma Cédula de 1596 [2] *se usase de mas moderacion que con los otros* que no estuvieren del todo naturalizados.

Por otro capítulo de la dicha Cédula se aclaró mas este punto, ordenando que los extrangeros naturalizados, que hubieren pasado á las Indias sin licencia, ó en caso que la tengan, haya sido para pasar con mercaderías,

1 Leyes 14. y 15. tít. 27. lib. 9. Recop. de Ind.
2 Ley 17. tít. 27. lib. 9. Recop. de Ind.

rías, y se han quedado de asiento en las Indias, se compongan con mas moderacion que los otros, quando se despacharen órdenes generales de composiciones; pero en la misma Cédula [1] se declaró que en las comisiones de composicion no se comprehendan clérigos, ni mugeres extrangeras.

En Cédulas de 2 de Diciembre de 1598, y 28 de Octubre de 1606 [2] se prohibió expresamente á los Vireyes, Presidentes y Gobernadores el hacer *composiciones de extrangeros para estar en las Indias, en ningun caso ni forma, sin órden especial* del Rey, y en la citada Cédula de 2 de Diciembre [3] se mandó tambien que *por las comisiones* de composicion de extrangeros *solo se admitan los que estuvieren arraigados, y avecindados en la tierra, y que despues no se use de ellas.*

Por Cédula de 14 de Diciembre de 1615 [4] se declaró, como era consiguiente, que los extrangeros una vez compuestos con legitimidad, no se comprehendan en las comisiones que despues se despacharen para el mismo efecto; pero se añadió que aunque aquellos *puedan residir en las Indias, y tratar y contratar en las provincias de su residencia, sea en tal forma que no puedan contratar en España, ni los del Perú en Nueva España, ni los de Nueva España en el Perú ni Filipinas, sino en las provincias donde residieren; pena de que en ellos se executará lo resuelto en la prohibicion general.* Por otras Cédulas de 10 de Diciembre de 1618, y 12 del mismo mes de 1619 [5] parece se moderó esta res-

1 Ley 16. tít. 27. lib. 9. Recop. de Ind.
2 Ley 12. tít. 27. lib. 9. Recop. de Ind.
3 Ley 18. tít. 27. lib. 9. Recop. de Ind.
4 Ley 20. tít. 27. lib. 9. Recop. de Ind.
5 Ley 21. tít. 27. lib. 9. Recop. de Ind.

restriccion, pues se mandó en ellas *que á los extrangeros compuestos legitimamente se les pueda dar licencia para estar, vivir, y residir en nuestras Indias donde quisieren, y tratar y contratar en ellas sin pasar de lo prohibido; con que no residan en lugares y puertos marítimos, porque esto se ha de prohibir con graves penas, procurando siempre retirarlos tierra adentro las leguas que pareciere conveniente*; y se añadió para mayor seguridad que los Vireyes y Gobernadores se informasen de la ocupacion en que se empleaban los tales extrangeros, de qué correspondencias se valian, y con qué personas contrataban, para averiguar por estos medios si procedian como era justo. Ya antes en la citada Cédula de 1596 [1] se habia prevenido, se notificase á los extrangeros que quisiesen componerse, que lo habian de executar en las partes donde residiesen, y hubiesen residido; pues haciendose fuera de allí la composicion, *seria en sí ninguna.*

Finalmente el Rey D. Felipe III. (ignoramos en qué fecha) declaró, que no debian ser molestados para que se compusiesen, *los extrangeros encomenderos de Indias, cuyas encomiendas se hubiesen dado por grandes servicios, ó en casamiento, confirmadas en forma especifica*, segun se lee en la ley 22. tít. 27. lib. 9. de la Recopilacion de Indias.

Hemos concluido estas Memorias con quanta diligencia y exâctitud nos ha sido posible, y deseamos sinceramente, que otros de mas talento ó de mayor aplicacion, ó mas felices las enmienden y aumenten. A lo menos ellas servirán de estímulo para que alguno se aplique á executarlo, y escriba la historia completa de este comercio, que será utilísima, así para los que gobier-

1 Ley 24. tít. 27. lib. 9. Recop. de Ind.

biernan, como para los que exercitan esta util y honrosa profesion. Si la salud y las continuas ocupaciones nos lo permitiesen, y el Público aceptare este trabajo, escribiremos las memorias históricas de nuestro comercio con las islas Filipinas, que se ha gobernado siempre por distintas reglas. Para esta obra hay bastantes documentos reunidos en el *extracto historial del expediente* &c. que se siguió en el Consejo de Indias, impreso en Madrid en el año de 1736 por Juan de Ariztia.

APEN-

APENDICE.

COPIAS DE ALGUNOS DOCUMENTOS CITADOS EN ESTAS MEMORIAS HISTORICAS.

NUMERO PRIMERO.

Provision que manda que de los puertos de la Coruña y Bayona en Galicia, y de Avilés en Asturias, y del puerto de Laredo en las Encartaciones, y del puerto de Bilbao en Vizcaya, y del puerto de S. Sebastian de la provincia de Guipúzcoa, y en el reyno de Murcia de Cartagena, y en Málaga y Cádiz, pudiesen cargar los navios de mercaderías que quisiesen para las Indias como en Sevilla. 1

Don Carlos y Doña Juana &c. Por quanto al tiempo que se descubrieron y comenzaron á poblar las nuestras Indias, Islas y Tierrafirme del mar Océano, los Católicos Reyes, nuestros padres y abuelos, y señores, que hayan santa gloria, tomaron por sí el comercio y contratacion de aquellas partes, y sus Altezas á su costa mandaban á sus Oficiales, que residen en la ciudad de Sevilla en la Casa de la Contratacion, proveer de los bastimentos y provisiones necesarias á los habitantes en las dichas tierras, y ninguna otra persona trataba ni comerciaba, y por esta causa acordaron que residiese, como al presente reside la dicha Casa de la Contratacion de las Indias en la dicha ciudad de Sevilla, y por ser poca la poblacion y trato de las dichas Indias á la sazon; por sus cartas é provisiones, y ordenanzas mandaron que ningunas personas de estos nuestros reynos pudiesen ir, ni navegar con sus navios á las dichas Indias, Islas y Tierrafirme, ni llevar mercaderías de ningun puerto de estos reynos, salvo de la dicha ciudad de Sevilla, re-

gis-

1 Lib. 4. de Cédulas impresas, año de 1596, fol. 133.

gistrandose primeramente con todo lo que llevasen ante los Oficiales de la dicha nuestra Casa de Contratacion, so grandes penas que para ello mandaron poner, segun que mas largamente en las dichas provisiones y ordenanzas y Cédulas, que para ello estan dadas y hechas, se contiene; y como quiera que despues sus Altezas abrieron la dicha contratacion por hacer merced á nuestros subditos, quisieron que todos pudiesen tratar y contratar libremente, porque entonces pareció que ansi convenia á su servicio, y á la contratacion de las dichas Indias, todavía se quedó que partiesen de la dicha ciudad de Sevilla; y agora como ha placido á nuestro Señor que cada dia se han descubierto y descubren muchas islas y tierras nuevas, que entre las otras mercedes y beneficios que de Dios nuestro señor recibimos, es este muy principal, así porque en nuestros tiempos en aquellas tierras incógnitas se ha sembrado nuestra santa fe católica, como por el ennoblecimiento que de ello ha redundado y redunda á estos nuestros reynos, y bien comun de los naturales de ellos. E así como las dichas tierras é poblaciones se van ensanchando, así conviene que se busquen buenas formas, y maneras para que se pueblen. Especialmente ha parecido que una de las principales es, que de todas partes vayan á ellas, y que los que quisieren tengan libertad y puedan ir de otros puertos comarcanos de sus tierras, é naturalezas, y lugares donde tienen sus haciendas, mercaderías y grangerías para las cargar á las dichas Indias, sin ser obligados á las cargar, y llevar desde la ciudad de Sevilla, como hasta aquí se ha hecho, con tanto que á la vuelta vengan á la dicha ciudad de Sevilla, como se ha hecho, y agora lo hacen. E somos informados que á causa de la dicha prohibicion se estorba mucha parte de ella, é queriendo proveer en ello de manera que las dichas tierras se pueblen, porque en ellas se plante nuestra santa fe católica, y especialmente por la voluntad que tenemos á que las dichas tierras se ennoblezcan, é nues-

nuestros subditos y vasallos de estos nuestros reynos comunmente sean aprovechados, y puedan mejor tratar con sus mercaderías é grangerías, é porque así nos ha sido suplicado con gran instancia por los vecinos de aquellas partes, visto por los del nuestro Consejo de las Indias, y conmigo el Rey consultado, fué acordado que debiamos mandar dar licencia para que de ciertos puertos destos nuestros reynos, que de yuso serán declarados, puedan cargar para las dichas nuestras Indias, guardando la forma que de yuso será contenida, y que sobre ello debiamos mandar dar esta nuestra carta en la dicha razon, é nos tuvimos lo bien, por la qual, ó por su traslado signado de escribano público, damos licencia y facultad á todos y qualesquier vasallos nuestros, de estos nuestros reynos y señoríos, para que agora, y de aquí adelante, quanto nuestra voluntad fuere, puedan navegar é hacer su viage con sus personas y navios, mercaderías, é otras cosas, á las dichas Indias, Islas, é Tierrafirme del mar Océano, y partir de los puertos siguientes, y de qualquiera de ellos, en el reyno de Galicia de la Coruña y Bayona, y en Asturias del puerto de Avilés, y en las Montañas y sus Encartaciones del puerto de Laredo, y en Vizcaya del puerto de Bilbao, y en la provincia de Guipúzcoa de S. Sebastian, y en el reyno de Murcia de Cartagena, y en el reyno de Granada de Málaga, y del puerto de Cádiz, segun y como hasta aquí lo hacen, y pueden hacer en la dicha ciudad de Sevilla: en los quales dichos puertos, y en qualquier de ellos puedan cargar y carguen los dichos navios, mercaderías, é otras cosas que quisieren, é por bien tuvieren, no siendo cosas de las que por nos estan prohibidas y vedadas, y de ellos, y de qualquier de ellos hacer sus viages derechamente á las dichas Indias, sin ser obligados, como dicho es, á ir á la dicha ciudad de Sevilla, ni registrarse, ni hacer otra diligencia alguna en ella, con tanto que sean obligados, antes que partan, de

de registrar los dichos navios, é todas las otras mercaderías, y cosas que cargaren y llevaren en ellos, de qualquier género y calidad que sean, particularmente, ante la nuestra Justicia de los dichos puertos donde ansi lo cargaren, y un regidor y escribano del Concejo de ella; con el qual dicho registro se presenten ante los nuestros Oficiales que residen en la dicha isla, ó tierra donde fueren á descargar, y no á otra parte alguna, y pagar allí nuestros derechos acostumbrados. Y ansimismo sean obligados á enviar, dentro de tres meses despues que se hiciere á la vela el tal navio, al nuestro Consejo de las Indias un traslado autorizado del dicho registro, para que en él, y en la nuestra Casa de la Contratacion de las Indias se tenga noticia y razon de ello, y con que á la vuelta que hicieren sean obligados á volver derechamente á la dicha ciudad de Sevilla, y se presenten con todo lo que traxeren ante los dichos Oficiales, sin tocar en otra parte alguna como agora se hace, y ha hecho, y guardar todas las otras ordenanzas que estan hechas, ó se hicieren para la dicha Casa de Contratacion, so pena de muerte, y perdimiento de todos sus bienes para nuestra cámara y fisco. Y mandamos á las dichas justicias de suso nombrados que esten presentes á la dicha cargazon. E que de la persona, ó personas que así cargaren los dichos navios, tomen fianzas llanas y abonadas, que cumplirán todo lo susodicho; y la obligacion y seguridad que así tomaren, vaya asentado por ante el dicho escribano en las espaldas del registro que así llevare el dicho navio, y en el que enviaren al dicho nuestro Consejo. E mandamos á todas é qualesquier justicias de estos nuestros reynos y señoríos, que cada uno en su jurisdiccion guarde y cumpla lo en esta nuestra carta contenido, é lo hagan guardar y cumplir en todo y por todo, segun y como en ella se contiene. E porque lo susodicho sea notorio, é ninguno de ello pueda pretender ignorancia, mandamos que esta nuestra carta sea prego-

na-

nada públicamente por pregonero, y ante escribano público en las plazas y mercados, y otros lugares acostumbrados de los dichos pueblos de suso declarados, y en las otras partes do fuere necesario pregonarse; y hecho el dicho pregon, si alguna, ó algunas personas fueren, ó pasaren contra lo en esta nuestra carta contenido, mandamos á todas y qualesquier justicias de estos dichos nuestros reynos, que executen en las dichas personas y en cada una de ellas, y en sus bienes las penas de suso contenidas. Dada en la ciudad de Toledo á 15 dias del mes de Enero, año del nacimiento de nuestro Señor Jesuchristo de 1529 años. = Yo el Rey. = Por mandado del Rey nuestro señor. = Francisco de los Cobos. = Señalada del Consejo.

NOTA.

Que al margen del asiento de la anterior Cédula se halla una nota, tambien impresa, del tenor siguiente: Despues se ordenó y mandó, que de ninguno de estos puertos se pudiese despachar navio para las Indias, sino fuese de Sevilla ó Cádiz, y de allí tampoco puedan salir sino es despachados por los Oficiales que en ella residen.

NUMERO II.

Cédula que manda que del reyno de Galicia no puedan ir navios á las Indias, sino fuere en conserva de las flotas. 1

El Rey: Regente, y Oidores de la nuestra Audiencia real del reyno de Galicia, y nuestros Corregidores, ó vuestros lugares tenientes, de las ciudades de Santiago, y, la Coruña y Bayona, y otras justicias de ellas, y de los demas puertos y costas de la mar del dicho reyno. Bien sabeis, ó debeis saber, como el Emperador mi señor, de gloriosa memoria, por lo que tocaba al trato y comercio de las nuestras Indias, Islas y Tierrafirme del mar Océano, y noble aumento de ella, dió licencia y facultad á todas las personas que quisiesen, y por bien tuviesen, para que pudiesen cargar en los dichos puertos para las dichas nuestras Indias qualesquier mercaderías y navios, no embargante que no fuesen despachados por los nuestros Oficiales de la Casa de la Contratacion de Sevilla, y despues por algunas provisiones y Cédulas nuestras, mandamos hacer declaracion de la órden que en ello se habia de tener, y ahora por parte de Prior y Cónsules de la universidad de los mercáderes de la dicha ciudad de Sevilla, me ha sido hecha relacion que so color de la dicha licencia y provision, muchas personas han tomado por trato y grangería de despachar navios para las dichas nuestras Indias con mercaderías y otras cosas de este reyno, por ir solas y fuera de flota, de que se sigue mucho daño, y encubiertas, y es oca-

1 Lib. 4. de la coleccion de Cédulas, impresas en 1596, fol. 134.

ocasion de que se pierda el trato y comercio; y que no se guarde la órden por nos dada para la salida de las flotas en los tiempos que tenemos acordado, y otros daños, suplicandome que para que se evitasen, y el dicho trato y comercio se conservase, y fuese en aumento, mandasemos que de aquí adelante no saliese ninguna nao de ese reyno, sino fuese en conserva de las flotas que salen de la dicha ciudad de Sevilla; y habiendose visto en ello por los del nuestro Consejo de las Indias, lo he tenido por bien, y os mando á todos, y á cada uno de vos, que no consintais, ni deis lugar á que de los puertos de la costa de ese reyno salga ningun navio para ir solo á las dichas nuestras Indias con mercaderías, ni sin ellas, sino fuere en compañia y conserva de las flotas que se despachan por los nuestros Oficiales de la Casa de la Contratacion de Sevilla, no embargante la costumbre que se ha tenido hasta agora, de despachar las dichas naos, y enviarlas solas á las dichas Indias, y las licencias que para ello estan dadas, que nos por la presente para en quanto á lo susodicho las suspendemos, y damos por ningunas, y de ningun valor y efecto, sopena de caer, y de incurrir en perdimiento de todas las naos y mercaderías que se cargaren, y llevaren de otra manera, y de las penas contenidas en las ordenanzas de la dicha Casa de la Contratacion de Sevilla, la qual aplicamos segun y por la forma que por ellas se declara, quedando para en lo demas en su fuerza y vigor; y para que lo suso dicho sea público y notorio, y ninguno de ello pueda pretender ignorancia, mandamos que esta mi Cédula sea pregonada en esas dichas ciudades y villas, y en las demas que conviniere, y fuere necesario por pregonero, y ante escribano público. Fecha en el Pardo á primero de Diciembre de de 1573. = Yo el Rey. = Por mandado de S. M. = Antonio de Eraso. = Señalada del Consejo.

NUMERO III.

Cédula que manda que de Galicia, Asturias ni Vizcaya, no vayan navios á las Indias, sino fuere en conserva de flotas. [1]

El Rey: Por quanto nos somos informados que muchos de los navios que de estos nuestros reynos han ido á las nuestras Indias, siendo obligados, conforme á nuestras ordenanzas, á venir de vuelta á descargar y dar el registro á la ciudad de Sevilla, en contrario de ello, y quebrantando las dichas ordenanzas, han venido á descargar oculta y escondidamente al reyno de Portugal, y otras partes de estos dichos reynos, y fuera de ellos, de que se han seguido muchos inconvenientes y daños á nuestra hacienda, por ser causa para que se defrauden nuestros derechos del almoxarifazgo; y habiendose visto y platicado sobre ello por los del nuestro Consejo de las Indias, fué acordado que debiamos mandar dar esta nuestra Cédula, y nos lo habemos tenido por bien: Por ende por la presente mandamos que ahora, ni de aquí adelante en tiempo alguno, no puedan ir, ni vayan á las dichas nuestras Indias, Islas, é Tierrafirme del mar Océano, del reyno de Galicia, Principado de Asturias, ni de nuestro señorío de Vizcaya, navios algunos de qualesquier calidad que sean, sino fuere yendo en conserva de flota, y visitados por los nuestros Oficiales de la Casa de la Contratacion de la dicha ciudad de Sevilla, y dando ante ellos registro de todo lo que llevaren, ni puedan volver de las dichas nuestras In-

1 Lib. 4. de la coleccion de Cédulas, impresa en 1596, fol. 134.

Indias sino en conserva de las flotas, y derechos á la dicha ciudad de Sevilla, primero que á otra parte alguna, á entregar el registro de lo que traxeren, y ser visitados por los dichos Oficiales, sopena que la persona, ó personas, dueños de los tales navios que no cumplieren lo susodicho, los hayan perdido, y pierdan, y demas de ser perdidos los dichos navios damos por perdido el oro y plata, piedras, y perlas, y mercaderías, y otras qualesquier cosas que en ellos se llevare ó traxere, así de sus dueños, como de otras qualesquier personas: lo qual todo lo aplicamos á nuestra cámara y fisco, sacada la tercia parte de ello, que queremos, y mandamos la hayan y lleven las personas que denunciaren de lo susodicho; y para que sea público y notorio, y ninguno pueda pretender ignorancia, mandamos que esta nuestra carta sea pregonada públicamente por pregonero, y ante escribano público en la dicha ciudad de Sevilla, y en el dicho reyno de Galicia, Principado de Asturias, y señorío de Vizcaya, y que de la publicacion de ella se envie testimonio en manera que haga fe al nuestro Consejo de las Indias. Fecha en el Pardo á 21 de Diciembre de 1573. = Yo el Rey. = Por mandado de S. M. = Antonio de Eraso. = Señalada del Consejo.

NUMERO IV.

Señora: el secretario D. Juan del Solar, en carta de 21 de Junio pasado de este año nos dice, que Simon Alvarez de Prado ha dado memorial en el Consejo en nombre de la ciudad de Málaga y sus vecinos, refiriendo: que el señor Emperador Cárlos V, por especial merced, y reales despachos y Cédulas concedio á aquella ciudad, entre otros lugares, licencia y facul-

tad

tad para que pudiese navegar, y hacer viages con sus vecinos, navios, mercaderías, y otras cosas á las Indias y Tierrafirme del mar Océano, como consta de la copia que presentó de una provision de 15 de Enero del año pasado de 1529, y de diferentes sobrecartas, y una executoria de 9 de Octubre de 1553, en que con motivo de algunas molestias, que los vecinos de aquella ciudad recibieron de los Oficiales Reales, y de haberse formado nuevas ordenanzas, se mandaron guardar la provision, y sobrecartas referidas, con lo qual cesaron los impedimentos que en la práctica de dicha facultad se les ponian, y usaron de ella hasta que por las vendejas, que despues tuvieron, fueron descaeciendo en el comercio y navegacion de las Indias: y porque ahora, con ocasion de las guerras de las provincias extrangeras, pestes, y otros accidentes que han sobrevenido ha cesado el comercio de dichas vendejas, y se hallan los dichos vecinos con frutos de mucha estimacion, que por esta causa se les estan perdiendo, y conducidos á las Indias aumentarán considerablemente los derechos reales, y para que por el intermedio de tiempo que ha habido en el uso de dicho privilegio no se les hagan en él ningunas molestias, suplican á V. M. se sirva mandar despachar su Real Cédula, inserta en ella la provision, sobrecartas, y executoria referida, ordenando se cumplan y executen, y que guardando á aquellos vecinos las ordenanzas, que de ello tratan, no les hagan ninguna vejacion los Oficiales Reales, ni otra Justicia alguna; y que habiendose visto en el Consejo, con lo que en razon de esto dixo, y pidió el fiscal en él, acordó que, oyendo al Consulado de esta ciudad sobre la pretension de Málaga, informemos muy individualmente lo que cerca de ello se nos ofreciere, y pareciere, para que con esta noticia se provea lo que convenga.

El Consulado en vista de lo que contiene esta carta, escribió en 30 de Julio pasado el papel que original

nal remitimos con esta á V. M.; y habiendose visto uno y otro en esta sala de gobierno, juntamente con otros papeles antiguos concernientes á la materia, parece que seria muy contra el servicio de V. M., y contra el bien público y conservacion de estos comercios el conceder á la ciudad de Málaga la permision que pide, y presupuesto que para que se deba denegar sean eficaces y suficientes las razones referidas por el Consulado, que por escusar prolixidad dexamos de repetir, en esta añadiremos solo las que allí no se tocan.

La facultad que Málaga supone tuvo para poder navegar sus vinos, y otras mercaderías á las Indias por provision de 15 de Enero de 1529, fué una permision general que el señor Emperador Cárlos V. concedió, para que para qualesquier partes de las Indias pudiesen salir, y despacharse navios, desde la Coruña y Bayona en Galicia, de Avilés en Asturias, de Laredo en las Encartaciones, de Bilbao en Vizcaya, de S. Sebastian en Guipúzcoa, en el reyno de Murcia de Cartagena, y de Málaga en el de Granada, y tambien de Cádiz, registrando ante la justicia, un regidor, y un escribano de Cabildo, y que dentro de tres meses enviasen los registros al Consejo, para que pasasen á esta real casa; á la qual, y no á otra parte habian de volver los navios pena de muerte, y perdimiento de la nao y carga; que la dicha provision está impresa en el tomo 4. de ellas, fol. 133, y tiene tambien impreso á su margen como estaba derogada, por haberse mandado despues que de ninguno de aquellos puertos se pudiesen despachar navios para las Indias, sino fuese de esta ciudad ú de la de Cádiz, y que de allí tampoco pudiesen salir sino es despachados por los Oficiales que en ella residian, y que eran los tres tenientes, que los Jueces de este tribunal nombraban. De la segunda executoria del año de 1553 no se halla mencion en ninguno de los libros de esta Casa, impresos ni manuscritos; ni noticia de que desde la pro-

hi-

hibicion general, en que solo fué exceptuada la ciudad de Cádiz, hayan despachádose navios algunos para Indias, antes bien consta, que habiendo por el año de 1588 pretendídose por parte de la ciudad de Gibraltar, que se le diese permision para enviar á Indias dos navios cada año, una de las razones con que se contradixo su pretension fué decir: que permitiéndosele, seria abrir puerta para que Málaga, Marbella, y otros puertos de la costa pidiesen lo mismo, y se le denegó á la dicha ciudad de Gibraltar en aquella ocasion; y en el año de 1597 que volvió á insistir sobre lo mismo, siendo así que tenia en su favor el ser presidio sin soldados de guarnicion, siéndolo, y sirviendo muy de contínuo, sin sueldo alguno, los vecinos. De todo lo qual se infiere, que no es materia que necesita de nuevos discursos, para que se le deba denegar á Málaga lo que pretende; pues si en aquellos primeros años, recien descubiertas las Indias, en que se obraba con diferente sinceridad que ahora, obligaron los inconvenientes experimentados á que se prohibiese la permision concedida á los puertos, y á que á Gibraltar se le dexase de dar, quales serian los que ahora resultasen de concederla; y si quando se denegó á Gibraltar fué motivo tambien muy principal, el no enflaquecer las flotas, y causar á la universidad de los cargadores de esta ciudad el perjuicio de disminuirle su comercio y contratacion, siendo así que iban entonces cada año flotas de siete, ocho, y nuevemil toneladas para la Nueva España, y que era de vinos la mayor parte de la carga, qual seria hoy el perjuicio, quando, como es tan público, aun para que vayan moderadas flotas de dos en dos años, no se halla disposicion por la corta salida de los frutos? sobre todo lo qual es tambien digno de ponderar, que quando los desórdenes experimentados en Cádiz han obligado á V. M. á quitar de allí el registro y tabla de Indias, cómo era practicable que lo
que

que se quita á una ciudad, que tantos años ha lo poseia, se le concediese de nuevo á otra, á donde era preciso que fuesen mucho mayores los desórdenes é inconvenientes, y mas dificultoso de remediar, quanto aquella ciudad está mas distante y extraviada de este tribunal? Por todo lo qual nos parece, que V. M. debe servirse de mandar, que á la dicha ciudad de Málaga se le deniegue lo que pide, y sobre todo mandará V. M. lo que fuere servido. La católica real persona guarde Dios muchos años. Sevilla á 2 de Agosto de 1667 años. = El Marques de Fuentelsol. = D. Fernando de Villegas. = Joseph de Veytia Linage. = Francisco de Alberro.

NUMERO V.

Informe contra la pretension de Málaga, para poder navegar á Indias los frutos de su cosecha, en 30 de Julio de 1667.

El Consulado ha visto la carta del señor secretario D. Juan del Solar, su fecha de 21 de Junio de este año, para que se informe sobre la pretension y memorial que en nombre de la ciudad de Málaga y sus vecinos ha dado en el Consejo Simon Alvarez de Prado, diciendo que en virtud de una provision de 15 de Enero del año de 1529, y diferentes sobrecartas, con una executoria tambien de 9 de Octubre de 1553, confirmando la dicha provision, tuvo facultad aquella ciudad para que sus vecinos pudiesen navegar navios, mercaderías, y otras cosas á las Indias, y que de ello usaron hasta que despues por las vendejas, y salida que tuvieron de sus frutos, descaecieron en el comerciar y navegar á las Indias; y que ahora por las guerras de

los extrangeros, y otros accidentes ha cesado el comercio de las dichas vendejas, y por esta razon necesitan de repetir el uso de la dicha facultad, llevando á Indias sus frutos y mercaderías, como dicen estarle concedido; suplicando á S. M. le mande despachar nueva Cédula confirmando la dicha antigua provision y executoria, para que no se les impida el dicho comercio y navegacion á las Indias. Y el Consulado habiéndolo visto y conferido, y no hallandose noticia alguna de lo que se refiere del dicho memorial, ni en las ordenanzas antiguas de la Casa del tiempo del señor Emperador Cárlos V, ni en las del Consulado, ni tampoco en la reformacion que de ellas se hizo por el señor Rey D. Felipe II. el año de 1590, siendo así que en ellas se previene y hace mencion de la facultad concedida á las Canarias, y de otros muchos particulares, sin que de la dicha facultad de Málaga se haga mencion, ni prevenirse de las reglas y observaciones que la Casa haya de tener en el gobierno y uso de la dicha facultad de Málaga, como lo hace en todos los particulares que miran á la navegacion de las Indias. Parece que de esto se infiere, que aunque esta facultad estuviese concedida, y executoriada en lo antiguo como se refiere, que es sin duda que por las causas de perjuicio que luego se reconocerian se mandase anular, y que de ella no se usase como se ve del tiempo inmemorial que ha que no la exercen; y que como tal derogada en el todo no se hace mencion de ella, ni del modo de practicarla, como todo lo demas que de este género se halla en las dichas ordenanzas, y que se debe tener como cosa que ya prescribió, y que es totalmente nueva la pretension que ahora se hace: y pasando á los inconvenientes que hoy mas principalmente se causarian si se concediese la dicha licencia, se ofrecen en contrario las razones siguientes.

Lo primero, que la ocasion de la guerra, y demas ac-

accidentes que proponen, no estorban á que puedan tener bastantemente la salida de sus frutos, y proseguirse la vendeja que de ordinario (no obstante que haya habido guerra) han tenido siempre; porque de todas las naciones del Norte se acude á la compra de los dichos frutos, no solo para sí, sino tambien para las partes que pueden estar impedidas por la guerra, por la grangería que en uno y otro tienen, y aun los ingleses y holandeses, que hoy estan en guerra entre sí, no dexan de enviar sus navios en la ocasion de la dicha vendeja, y de ordinario trayendo mercaderías, y llevando en retorno los frutos de Málaga que tanto estiman; y lo mismo de la parte de Levante, de donde hoy no hay ningun impedimento; con que es afectada la necesidad que proponen, sino que lo hacen valiendose de la ocasion para poder hacer viages á las Indias, llevando, con achaque de sus vinos, todas las mercaderías de los extrangeros.

Lo segundo, que siendo aquel puerto tan apto para ello, así por la mucha freqüencia que en él hay de los extrangeros del Norte y de Levante, como por estar mas apartado de la sujecion y registro de la Casa de la Contratacion, podrán aun mas facilmente que en los otros puertos mas vecinos cometer mayores fraudes, y cargar para Indias las ropas de extrangeros y de enemigos, con daño muy grande de los derechos reales que defraudan, y con beneficio de los extrangeros, y con la total destruccion para la ropa de registro de las flotas, y de la conservacion de la carrera de Indias.

Lo tercero, que si por tenerse esto por casi irremediable (sino es reduciéndolo á cargarse todo en S. Lúcar, como de nuevo se ha determinado por S. M.) se mandó que en ninguna manera se usase mas la permision de la carga para Indias en Cádiz; con no menos razon se deberá denegar lo mismo á Málaga aun en caso que tuviese hoy el uso corriente de la facultad que

quiere resucitar, despues de poco menos de cien años que parece ha que no la goza.

Lo quarto y último es, que de concederle la dicha pretension, cesaria luego la entrada de los grandes derechos que se causan en la aduana de Málaga, que equivalen casi por todo el monto de las demas aduanas, porque en los navios de la permision para Indias cargarian la mayor parte de la ropa de extrangeros que habia de entrar en aquella aduana, siguiendose por lo contrario, que se perderian tambien los derechos de la carga de frutos de Sevilla, Xeréz, y de las demas partes, porque proveyendose las Indias de los vinos y frutos de Málaga, no tendrian salida los frutos de aquí, que es la parte muy principal de la carga de las flotas, y ellas no pudieran ir interesadas en esto, por no poder los cosecheros, segun la abundancia y baxa de precios que se seguirian, costear la labor de los frutos, ni contribuir los grandes derechos que pagan aquí y en Indias, y ellos no padecer tanto este daño, por lo que conseguirian en el beneficio de la ropa de extrangeros que pueden llevar: y por esta misma causa la ropa de las flotas padeceria el mismo y mayor daño; y en fin, con este medio tan perjudicial se perderia el órden, y posibilidad de mantenerse la carrera de Indias.

Y pues por razones urgentes y de tanto reparo, ademas de la muy antigua que hubo para la derogar (como razonablemente se puede asentar) el uso de la facultad que tan al principio se dice que tuvieron, y que si entonces no se previó el inconveniente, no muy despues se debió de reconocer y prohibir, pues no ha tenido efecto en el discurso de tanto tiempo, bien se ve que es justicia y necesaria razon el no concederle en ningun modo la novedad y grave perjuicio que causaria la dicha permision con detrimento tan grave por lo que toca al beneficio de la real hacienda, y al bien mas comun del comercio, y á la agregacion que pa-

ra

ra remedio de todo se ha mandado de que nada de lo que se hubiere de cargar para Indias dexe de ser precisamente saliendo del puerto de S. Lúcar; en cuyo cumplido efecto se puede esperar el remedio de los fraudes, y estorbo del beneficio de los extrangeros, con la mejoracion de todo. = V. S. informará lo mas conveniente, y nuestro señor guarde á V. S. muchos años. Del Consulado, y Julio 30 de 1667.

NUMERO VI.

Manifiesto que á la católica magestad de nuestro Rey D. Felipe V, (que Dios goce) y su real y supremo Consejo de las Indias, hace el capitan de mar y guerra D. Bartolomé Antonio Garrote, natural y vecino de la muy noble y muy leal ciudad de Sevilla, en que demuestra que las armadas y flotas de Nueva España y Tierrafirme han salido de estos reynos para la América todos los años sucesivamente, desde el de 1580, hasta el de 1699.

C. S. R. M.

El capitan de mar y guerra D. Bartolomé Antonio Garrote, puesto á los reales pies de V. M., habiendo visto algunos papeles de las personas que componen la junta de comercio de órden de V. M., dice: Que el modo de remediar la carrera de Indias no necesita de otro expediente, que de que se execute hoy lo mismo que se executaba desde el año de 1580 hasta el de 1680, que es que los galeones y flotas vayan continuados todos los años con las mismas permisiones que dichas flotas de Tierrafirme y Nueva España llevaban;

y

y esto solo, Señor, es el modo mas facil y mas breve de quitar de aquellas costas el comercio á las naciones, y el remedio único de nuestra España; pues el util que entonces tenian estos reynos de V. M., (siendo dueño de todos los extraños) lo gozan hoy aquellos por la dilatacion y tardanza de nuestras armadas. Y queriendo V. M. certificarse de la verdad de su continuacion, en el real Consejo de las Indias habrá bastante razon de ello, y en la contaduría de registros de la real Casa de la Contratacion de esta ciudad de Sevilla, estoy muy cierto que no puede faltar la misma que en este manifiesto represento á V. M., por donde podrá conocer los viages tan continuos y tan felices de aquellos tiempos, que son como se siguen [1].

Haga reparo V. M., que desde el año de 1654 empezaron á descaecer los viages de la carrera de las Indias, y al mismo paso que ellos descaecieron, se fué aniquilando la opulencia y comercio de estos reynos.

Estos viages, Señor, se executaban con la facilidad, felicidad y brevedad que tengo manifestado á V. M., pues eran de seis á ocho meses, y el mas dilatado no pasaba de nueve. La freqüencia de viages, Señor, es el unico y total remedio de que la carrera de las Indias no se pierda; porque se crian Cabos, se dispiertan soldados, se adiestran pilotos, y oficiales de mar; se enseñan artilleros, se hacen inteligentes marineros, se educan mozos de mar para las navegaciones, se enriquecen los comerciantes vasallos de V. M., y corren las contribuciones; se conducen los sueldos de los Ministros del Consejo de V. M., se mantienen y sustentan los Ministros de la real Casa de la Contratacion de esta ciudad, que estan pereciendo; el real colegio y seminario de los niños de S. Telmo, almaciga de todos los artes

1 Se suprime aquí la lista de las armadas y flotas, porque se ha puesto mas puntualmente en los numeros siguientes de este Apéndice.

tes de marineria, se puede mantener y enseñar sus niños, naturales de estos reynos, para que no entren extraños á gobernar las embarcaciones, como sucedia pocos años ha; los dueños de nao logran sus viages sin empeñarse para poderse mantener, porque al cabo de siete años cumplidos que no salen á hacer viage, ¿qué empeños no habrán contraido para mantenerse? ¿qué caudales bastarian para aprestarse? Todo lo qual, Señor, no fuera necesario, si se hicieran los viages con la brevedad de los antecedentes, pues no solo pudieran sustentarse y aprestarse, pero pudieran ayudar á la corona en las urgencias que se ofreciesen, (como lo han hecho muchas veces á los señores Reyes antecesores de V. M.) y teniendo continuamente en los puertos de las Indias géneros nuestros para sus menesteres, no tendrán lugar los extraños de introducir los suyos; y si acaso fueren á introducirlos, se les podrá obligar á que no los admitan, lo qual hoy es impracticable por ser contra todo derecho natural el que no los socorramos de estos reynos, y se les mande que no admitan los géneros extrangeros de que necesitan, y no los conducimos nosotros quando carecen de ellos para el socorro de su necesidad. Y en prueba, Señor, de que la falta de nuestro comercio, por la tardanza de las armadas, hace que lo que habia de ser util para España, lo sea de las naciones, solo pongo en la consideracion de V. M. lo que en la ciudad de Cartagena, lastimado de nuestra tardanza, me dixo el Maestre de Campo D. Toribio de la Torre, que despues de la invasion de aquella ciudad habian baxado de Sante Fe y Quito hasta el año de 1703 mas de veinte y quatro millones, y que se los habian llevado los extrangeros.

Y esta brevedad de viages, Señor, no será monstruosidad el conseguirla, pues otros, y yo hemos sabido executarla, y siempre que fuere del servicio de V. M. el mandarmelo (con el favor de Dios) sabré exe-

cu-

cutarlo, pues mi intento solo es, que sepa todo el orbe, que las Indias son solo de V. M., que sus reynos gocen unos de los frutos de los otros, manteniendose aquellos y estos con sus labores (que es el dolor incomparable que teniendo el arte de las sedas en aquellos tiempos solo en Sevilla mil setecientos telares, hoy no tiene trescientos, y estos por falta de comercio no los puede mantener.)

Que los vasallos de V. M. sean los que dominen el mar; que aquellos tan dilatados reynos de la América conozcan que su Rey y Señor los trata como padre, cuidando de que se les conduzca lo necesario para vivir en sus provincias, pues puede ser, Señor, que les suceda hoy á muchas ciudades de ellas lo que el año de 1693 sucedió en S. Juan de Puerto-Rico, que habiendo sacado el dia solemnísimo del Corpus al Santísimo Sacramento en una forma pequeña, por no haber otra en que poderle manifestar, y estar mandadas cerrar las Iglesias por falta de trigo, vino y cera para celebrar, fué Dios servido de llevarme, acaso, el dia siguiente á dicho puerto, donde los provei de todo lo necesario para celebrar el santo sacrificio de la Misa, y esta casualidad, Señor, no puede suceder muchas veces, ni fuera necesario que sucediese, si las armadas, flotas, galeones, y navios de registro se continuasen como en otros tiempos se solian continuar.

Y en fin, Señor, que así los moradores de aquellos reynos, como los de V. R. M., cada uno en su arte, oficio y exercicio, sirvamos como debemos á nuestro Rey y Señor, tan digno de ser servido, amado y atendido, como puesto por la suprema mano de Jesuchristo Nazareno, nuestro Dios y Señor, que guarde y prospere con colmados triunfos y victorias la real persona de V. M., para que á su real sombra resucite este pobre comercio tan caido y del todo muerto, para que sea asilo y amparo de esta monarquía, y sagra-

grado escudo de nuestra santa fe católica por dilatados siglos. Así sea.

NUMERO VII.

Memoria de las flotas y azogues que han ido á Veracruz desde el año de 1581, con expresion de sus xefes, y años en que han entrado en dicho puerto.

La flota del General D. Francisco Luxan llegó á Veracruz el año de	1581.
La de D. Alvaro de Flores el de	1583.
La de D. Antonio Manrique el de	1584.
La de D. Diego de Alcega el de	1585.
La de D. Juan de Guzman el de	1586.
La de D. Francisco Neboa el de	1587.
La de D. Martin Perez Olazaba [1]	1588.
La de D. Luis Faxardo el de	1595.
La de D. Pedro Melendez Marquez	1596.
La de D. Pedro Melendez Marquez	1599.
La de D. Juan Gutierrez Garibai	1600.
La de D. Pedro Escobar Melgarejo	1601.
La de D. Juan Gutierrez Garibai	1602.
La de D. Alonso Chaves	1603.
La de D. Juan Perez Portu	1604.
La de D. Juan Gutierrez Garibai	1605.
La de D. Lopez Diaz Amendariz	1607.

1 Desde el año de 1590, hasta el de 94, hubo en España la peste que llamaron del moquillo, por lo que no hubo flota.

La de D. Lopez Diaz Amendariz 1609.
La de D. Juan Gutierrez Garibai 1610.
La de D. Lopez Diaz Amendariz 1611.
La de D. Antonio Oquendo 1612.
La de D. Juan Gutierrez Garibai 1612.
La de D. Antonio Oquendo 1614.
La de D. Juan de la Cueva y Mendoza 1615.
La de D. Martin Ballecilla 1616.
La de D. Juan de la Cueva y Mendoza 1617.
La de D. Juan de Salas Valdes 1618.
La de D. Cárlos Ibarra 1619.
La de D. Lopez de Hoces y Córdoba 1620.
La de D. Juan de Benavides 1621.
La de D. Francisco Souza 1622.
La de D. Cárlos Ibarra 1623.
La de D. Juan de Benavides 1624.
La de D. Gabriel Chaves 1625.
La de D. Lopez de Hoces Córdoba 1626.
La de D. Alonso Moxica 1627.
La de D. Gerónimo Gomez Sandoval 1630.
La de D. Alonso Moxica 1630.
La de D. Miguel Chazarreta 1632.
La de D. Martin Ballecilla 1633.
La de D. Lopez Hoces y Córdoba 1635.
La de D. Martin Ballecilla 1636.
La de D. Juan Vega y Bazan 1636.
La del Marques de Cardeñosa 1637.
La de D. Martin de Orbea 1638.
La armada de Tierrafirme, su General D. Cárlos de Ibarra, Marques de Carasena, llegó año de 1638.
Y salió para España 1639.
La flota de D. Pedro de Ursua 1642.
Las urcas de azogues de D. Pedro Giron 1643.
La flota de D. Martin Cárlos de Mencos, con la armada de Barlovento que mandaba D. Pe-

dro

dro Velez de Medrano, entró en 17 de Julio de [1] 1644.
Y salió en 15 de Abril de 1645.
La flota de D. Lorenzo de Córdoba entró en 13 de Septiembre de 1646.
Salió para España en 10 de Junio de 1647.
La de D. Pablo de Paradas entró el 20 de Septiembre de 1647.
Y salió en 25 de Mayo de 1648.
La de D. Juan de Pujadas y Gamboa entró en 7 de Septiembre de 1648.
Salió en 10 de Junio de 1649.
La de D. Pablo Fernandez de Contreras á 10 de Mayo de 1650.
Y salió á 7 de Agosto del mismo [2].
Los azogues de D. Francisco Ledesma entraron en 14 de Agosto de 1651.
La flota de D. Luis Fernandez de Córdoba entró en 18 de Septiembre de 1651.
Y salió en 17 de Abril de 1652.
La de D. Diego de Portugal entró en 10 de Julio de 1653.
Y salió el 20 de Abril de 1654.
La de D. Juan de Ureña entró el 27 de Septiembre de 1653.
Y salió el 20 de Abril de [3] 1654.
Los azogues de D. Diego de Medina Salazar el 10 de Mayo de 1655.
Y salieron el 25 de Junio de 1655.
Los del Marques de Montealegre en 25 de Agosto de 1655.
Y salieron el 7 de Septiembre de 1655.

1 Vino Virey el Conde de Salvatierra.
2 Vino por Virey el Conde de Contreras.
3 Esta salió con la de D. Diego Portugal.

La flota de D. Diego de Egues y Beaman el 9 de Junio de [1] 1656.
Y salió en 30 de Agosto del mismo.
Los azogues de D. Diego Ibarra entraron en 7 de Agosto de [2] 1658.
Y salieron el 15 de Septiembre del mismo.
La flota de D. Adrian Pujada Pareja entró en 28 de Julio de 1660.
Este Comandante falleció, por lo que salió mandándola su Almirante D. Juan Vicentelo en 16 de Mayo de 1661.
La de D. Nicolás de Córdoba entró en 12 de Septiembre de 1662.
Y salió en 13 de Julio de 1663.
Los azogues de D. Francisco Martinez de Granada el 30 de Julio de 1664.
Y salieron el 9 de Septiembre del mismo.
La flota de D. Joseph Centeno vino en 8 de Septiembre de 1665.
Y salió á 8 de Mayo de [3] 1666.
La de D. Juan Domingo de Chavarri, Marques de Villarrubio, entró en 17 de Septiembre de 1666.
Y salió el 16 de Mayo de 1667.
La armada de Barlovento mandada por D. Agustin Odiostegui, que vino con azogues, entró en 23 de Septiembre de 1667.
Y salió el 22 de Enero de 1668.
La flota de D. Enrique Henriquez de Guzman el 22 de Septiembre de 1668.
Y salió el 29 de Agosto de 1669.
La de D. Joseph Centeno en 28 de Septiembre de 1670.

Y

1 Esta la quemaron los ingleses en Santa Cruz de Tenerife.
2 Estos arribaron á Santander.
3 En esta pasó á España el Excelentísimo señor Conde de Baños.

Y salió el 26 de Mayo de 1671.
La de D. Enrique Enriquez el 29 de Septiembre de 1671.
Y salió el 7 de Julio de 1672.
La de D. Pedro Erbete entró el 27 de Septiembre de 1673.
Y salió el 3 de Julio de [1] 1674.
La de D. Francisco Martinez entró en 13 de Septiembre de 1675.
Y salió en 9 de Junio de 1676.
Los azogues de D. Gabriel de la Cruz Alegri con la Almiranta de Barlovento, que mandaba D. Antonio Astina, entraron en 19 de Septiembre de 1677.
Y salieron juntos en busca de la flota en 19 de Septiembre de 1678.
La flota de D. Diego de Córdoba entró en 15 de Octubre de 1678.
Y salió con los azogues en 3 de Julio de 1679.
Los de D. Gaspar de Velasco entraron en 15 de Septiembre de 1680.
Y salieron el 4 de Agosto de [2] 1681.
La de D. Diego Saldivar entró en 31 de Mayo de 1683.
Y salió el 31 de Agosto del mismo.
Los azogues de D. Francisco Navarro, entraron en 13 de Junio de 1684.
Y salieron en 18 de Abril de 1685.
Un navio del Rey, su Comandante D. Martin Garcia Suarez, entró con azogues el 28 de Agosto de 1685.
Y salió el 7 de Mayo de 1686.

Los

1 En esta vino por Virey el Duque de Veraguas, que murió luego que llegó á México: sucedióle el señor Obispo D. Fr. Payo de Rivera: en dicha flota pasó á España el señor Mansera.

2 Vino por Virey el Marques de la Laguna, y pasó á España el señor Obispo.

Los azogues de D. Francisco Navarro entraron el 15 de Septiembre de [1] 1686.

La flota de D. Joseph Fernandez de Santillana entró en 17 de Septiembre de 1687.

Y salió con los azogues antecedentes el 29 de Junio de [2] 1688.

Los azogues de D. Andres Tello de Guzman en 14 de Septiembre de [3] 1688.

Y salieron el 30 de Julio de 1689.

La flota del Conde de Villanueva entró en 2 de Octubre de 1689.

Y salió el 10 de Julio de 1690.

La de D. Luis Eguez, Conde de S. Rami entró en 15 de Octubre de 1692.

Y salió el 14 de Julio de 1693.

La flota de D. Ignacio de Barrios Leal entró en 28 de Septiembre de 1695.

Y salió el 15 de Agosto de 1696.

La de D. Juan Gutierrez de la Cabrada entró en 3 de Octubre de 1696.

Y salió en 28 de Mayo de 1698.

La de D. Juan Bautista Mascarrua entró en 12 de Octubre de 1698.

Las urcas de D. Martin de Anranguren entraron en 16 de Noviembre de 1698.

Y salieron con la flota anterior de 1699.

La flota de D. Manuel de Velasco y Texada entró el 6 de Octubre de 1699.

Y salió el 20 de Junio de 1702.

Las urcas de D. Fernando Chacon entraron el de 1701.

Y

1 Vino por Virey D. Melchor Portocarrero Conde de la Moncloa.

2 Pasó á España el Marques de la Laguna.

3 Vino por Virey el Conde de Alba, y el de la Moncloa pasó á Lima.

Y salieron el de 1702.

Las de D. Francisco Antonio Garrobe entraron en 1703.

Y salieron el 11 de Enero de 1704.

Relacion de las flotas despachadas del puerto de Cádiz al reyno de Nueva España, desde el año de 1700 hasta el de 1740: á saber.

Años de su salida.		Toneladas disfrutadas en los buques mercantes.
1706.	En 10 de Marzo de él, salió una flota al cargo del General D. Diego Fernandez de Santillana.	2653.
1708.	En 22 de Mayo se despachó otra á cargo del Almirante D. Andres de Pez.	
1711.	En 3 de Agosto se despachó otra á cargo del General D. Andres de Arriola.	
1712.	En 16 de Septiembre de él, se despachó otra á cargo del General D. Juan de Ubilla.	1202.
1715.	En 21 de Agosto de él, se despachó otra á cargo del General D. Manuel Lopez Pintado.	1797.$\frac{2}{7}$
1717.	En 28 de Julio se despachó otra á cargo del Xefe de esquadra D. Antonio Serrano.	2841.
1720.	En 7 de Agosto de él salió otra á cargo del Xefe de esquadra D. Fernando Chacon.	4428.$\frac{5}{6}$
1723.	En 9 de Julio se despachó otra á cargo	

go

	go del Xefe de esquadra D. Antonio Serrano.	$4309.\frac{59}{60}$
1725.	En 15 de Julio se despachó otra á cargo del Xefe de esquadra D. Antonio Serrano.	$3744.\frac{21}{40}$
1729.	En 9 de Agosto salió otra á cargo del Teniente General Marques de Mari.	$4882.\frac{1}{2}$
1732.	En 2 de Agosto se despachó otra á cargo del Xefe de esquadra D. Rodrigo de Torres.	$4458.\frac{29}{100}$
1735	En 22 de Noviembre se despachó otra á cargo del Teniente General D. Manuel Lopez Pintado.	$3141.\frac{1}{2}$
1739.	En este año se habilitó otra al cargo del Conde de Clavijo compuesta de $4765.\frac{2}{5}$ toneladas, y se descargó por embarazos de la guerra.	$4765.\frac{2}{5}$

NOTA.

No se comprehenden en esta relacion las toneladas de las flotas que salieron en los años de 1708, *y* 1711 *mediante haberse remitido al archivo general de Indias en Sevilla todos los libros y registros en donde constan: Mayo de* 1792 *en Cádiz.*

Re-

Relacion de las flotas despachadas desde el puerto de Cádiz al reyno de Nueva España desde el año de 1740 hasta el de 1776, que fué la última que salió para aquel reyno: á saber.

Años de su salida.		Toneladas disfrutadas en buques mercantes.
1757.	En 11 de Febrero de él salió una flota á cargo del Xefe de esquadra D. Joaquin Manuel de Villena.	7069.$\frac{7}{10}$
1760.	En 29 de Junio salió otra al mando del Xefe de esquadra D. Cárlos Regio.	8492.$\frac{6}{8}$
1765.	En 24 de Febrero se despachó otra al mandó del Xefe de esquadra D. Agustin de Idiaquez.	8013.$\frac{3}{8}$
1768.	En 22 de Diciembre se despachó otra al mando del Xefe de esquadra Marques de Casa-Tilli.	5588.
1772.	En 29 de Mayo se despachó otra al mando del Xefe de esquadra D. Luis de Córdoba.	7674.$\frac{3}{4}$
1776.	En 8 de Mayo salió la última flota al mando del Xefe de esquadra D. Antonio Ulloa.	8176.

NOTA.

Reducidas desde el año de 1740 *las expediciones de flotas y galeones á Registros sueltos, no se volvieron á restablecer las primeras hasta el año de* 1757.

NUMERO VIII.

Memoria de las flotas y galeones despachados á Tierrafirme desde el año de 1580 hasta el de 1695 segun las refiere el Capitan de mar y guerra D. Bartolomé Garrote en su manifiesto presentado al señor D. Felipe V en los primeros años del presente siglo XVIII.

En el año de 1580 vino la armada de Tierrafirme.
En dicho, flota á Tierrafirme.
En el de 1582 armada y flota á Tierrafirme.
En el de 1584 flota á Tierrafirme.
En el de 1585 flota á Tierrafirme.
En el de 1587 armada y flota á Tierrafirme.
En el de 1589 flota á Tierrafirme.
En el de 1590, y hasta 1594 hubo en toda España la peste, que se llamó el moquillo, por la qual no hubo armadas.
En el de 1595 flotas á Tierrafirme y Nueva España.
En el de 1596 flota á Tierrafirme.
En dicho, flota á Tierrafirme.
En el de 1597 flota á Tierrafirme.
En el de 1599 armada.
En el de 1600 flota á Tierrafirme.
En dicho, flota á Tierrafirme.
En el de 1602 armada.
En el de 1603 armada á Tierrafirme.
En el de 1604 armada á Tierrafirme.
En el de 1605 flota á Tierrafirme, y armada.
En el de 1606 flota á Tierrafirme.
En el de 1607 flota á Tierrafirme.
En el de 1608 armada.

En

En dicho, flota á Tierrafirme.
En el de 1609 armada.
En el de 1610 armada.
En dicho, flota á Tierrafirme.
En el de 1611 armada.
En el de 1612 armada.
En dicho, flota á Tierrafirme.
En dicho, armada.
En 1614 armada.
En 1615 armada.
En 1616 armada.
En dicho, flota á Tierrafirme.
En 1617 armada.
En dicho, flota á Tierrafirme.
En el de 1618 armada.
En dicho, flota á Tierrafirme.
En el de 1619 armada.
En dicho, flota á Tierrafirme.
En el de 1620 armada.
En dicho, flota á Tierrafirme.
En el de 1621 armada.
En dicho, flota á Tierrafirme.
En el de 1622 armada.
En dicho, flota á Tierrafirme.
En el de 1623 armada.
En el de 1624 armada.
En el de 1625 armada.
En el de 1626 armada.
En dicho, flota á Tierrafirme.
En el de 1627 armada.
En dicho, flota á Tierrafirme.
En el de 1628 vino armada.
En el de 1629 flota á Tierrafirme.
En el de 1630 armada.
En dicho, armada.
En el de 1632 armada.

En dicho, flota á Tierrafirme.
En el de 1633 armada.
En el de 1634 armada.
En dicho, flota á Tierrafirme.
En el de 1635 armada.
En dicho, flota á Tierrafirme.
En dicho, flota á Tierrafirme.
En el de 1636 armada.
En dicho, flota á Tierrafirme.
En el de 1637 armada.
En dicho, flota á Tierrafirme.

Armada: General, D. Cárlos de Ibarra, Marques de Caracena, que por pelear con el enemigo Holandes á vista de la Havana sin que la pudiese apresar, fué á invernar á la Nueva España, y no pudo venir á estos reynos el año de 1638, y vino de dicha provincia de Nueva España año de 1639 con la flota de ella, General D. Martin de Orbea, por el mes de Julio.

En el de 1640 armada.

Flota de Tierrafirme: General D. Luis Fernandez de Córdoba, que con la antecedente vino á España por los fines de Diciembre del año de 1639, y entrada del año de 1640.

En el de 1641 armada.
En dicho, flota á Tierrafirme.
En dicho, flota á Tierrafirme.

Dicho año, galeones y otros navios que se despacharon á Tierrafirme, General D. Francisco Diaz Pimienta.

En el de 1643 flota á Tierrafirme.
En 1644 armada.
En 1645 flota á Tierrafirme.
En 1646 flota á Tierrafirme.
En 1647 flota á Tierrafirme.
En el de 1649 galeones.
En 1650 galeones.

En

En 1651 galeones.
En 1652 galeones.
En 1653 flota á Tierrafirme.
En 1654 galeones.
En 1658 galeones.
En dicho, galeones.
En 1662 galeones.
En 1664 galeones.
En 1666 galeones.
En 1669 galeones.
En 1672 galeones.
En 1675 galeones.
En 1678 galeones.
En 1681 galeones.
En 1684 galeones.
En 1690 galeones.
En 1695 galeones.

Relacion de los galeones despachados del puerto de Cádiz á Tierrafirme, desde el año de 1721 hasta la extincion de estas expediciones, con expresion de los buques de que se compusieron, y toneladas que arquearon los buques mercantes: á saber.

Año de 1721.

Numero de navios de guerra,	mercantes.		Toneladas de los buques mercantes.
4.	9.	Salieron los galeones del mando del Teniente General D. Baltasar de Guevara.	2087.
		1723.	
4.	14.	Salieron los del mando del Te-	

		Teniente General D. Cárlos Grillo.	3127.
		1730.	
6.	15.	Salieron los del mando del Xefe de esquadra D. Manuel Lopez Pintado.	3862.
		1737.	
2.	07.	Salieron los del mando del Teniente General D. Blas de Leso baxo del título de Guarda-costas.	1891.
16.	45.	Total.	10.967.

NOTA.

No se comprehenden en esta relacion los galeones que salieron para Tierrafirme desde 1700 *hasta* 1721, *mediante haberse remitido al archivo de Sevilla los libros y registros en donde consta la salida y toneladas que arquearon los buques de que se compusieron.*]

OTRA.

Han producido á S. M. las quatro expediciones antecedentes 9.520.876 *pesos de* 128 *quartos,* 7 *reales y* 28 *maravedis de plata antigua, los* 537.250 *pesos* 4 *reales y* 8 *maravedis de ellos, productos del derecho de toneladas en los buques mercantes.*

OTRA.

Aunque se pidieron al archivo de Sevilla las noticias de los galeones despachados desde 1700 *hasta* 1721 *no ha sido posible conseguirlas por las continuas ocupaciones de los empleados en él para el arreglo de los papeles trasladados allí modernamente de Madrid y Cádiz.* 22 *de Junio de* 1794. *Desde el año de* 1737 *no se han despachado galeones, ó flota á Tierrafirme; haciendose el comercio del Pe-*

Perú y Cartagena por registros sueltos. 22 *de Junio de* 1794.

NUMERO IX.

Señor: en carta del Secretario D. Fernando Ruiz de Contreras de 9 del presente se nos dice que V. M. en estimacion y agradecimiento de la liberalidad con que este Consulado y Comercio le sirve en la ocasion presente, ha sido servido de abrir por via de auto el comercio que estaba cerrado por las últimas premáticas, y moderar los derechos de los fardos y caxones que se cargan á las Indias á los que pagaban el año de 624, como lo entenderiamos por la carta que V. M. escribe al Consulado, de que juntamente debe hacer grande estimacion, y mostrarlo en todas ocasiones; y llamemos á Prior y Cónsules, y confiramos con ellos si convendrá añadir algunas toneladas á la flota de Tierrafirme, ó si bastarán las 3D que estan concedidas á esta Ciudad, y á la de Cádiz para cargar sus frutos y mercaderías, y que habiendose de acrecentar algunas, se verá si será bien vayan en los galeones de la armada, y no pareciendo esto á propósito, avisemos las toneladas que será bien acrecentar, proponiendo naos para ello, y que ordenemos que luego sin perder hora de tiempo, se vayan aprestando las naos que estan elegidas, y que demos la órden necesaria á sus dueños, porque han de salir en conserva de la armada, y que su partida ha de ser en todo Febrero, á lo mas largo.

Habiendo llamado á Prior y Cónsules, y conferido con ellos, si convendria añadir algunas toneladas á la flota de Tierrafirme, dicen que les parece que no habrá flota para la dicha provincia, y que en caso que la

la haya, es bastante buque el de las 3D toneladas que estan nombradas, porque se juzga que no hay ropa que cargar hasta ahora; y quedamos tratando si será conveniente que en caso que no haya flota, se dé alguna permision á los galeones de la Plata.

La carta que venia para el Juez de Cádiz para que se apresure el despacho de las naos en que han de cargar las 1D toneladas de las 3D que estan repartidas á aquella Ciudad en que se le advierte como ha de salir la flota al dicho tiempo, se le enviará á buen recado en caso que haya de ir flota. Guarde Dios la Católica Real Persona de V. M. muchos años. Sevilla á 16 de Enero de 1629. = El Conde de la Puebla = D. Gaspar de Monteser. =

NOTA.

Veanse los numeros X y XI siguientes.

NUMERO X.

Señor: el Secretario D. Francisco Fernandez de Madrigal en carta de 22 del pasado, dice que V. M. por su real decreto de 20 del mismo habia sido servido de ordenar al Consejo pusiese en su real noticia, si el comercio de Sevilla tiene privilegio para no ser visitados los géneros de ropa que pasan á Indias desde esta Ciudad en los galeones y flotas, y la calidad y forma en que le estuviere concedido, y que el Consejo acordó que informemos con toda individualidad lo que hubiere en razon de lo referido para que se pueda satisfacer á lo que V. M. manda.

Desde el primer orígen que tuvo la forma de cargarse ropas para las Indias, se reconoció la importancia de que los que hubiesen de comerciar en ellos fuesen

fa-

favorecidos, y así lo mandó el señor Emperador D. Cárlos, por Cédula dada en Burgos á 20 de Julio de 1524 de que se deduxo la ley 60. del título 6. del libro 3. del sumario de las Indias, y parece que esto miraba á que por los administradores ó arrendadores de las aduanas no se les hiciese la vexacion de quererles reconocer los géneros que contenian los fardos, caxas ó caxones que cargaban, sino que corriesen con la buena fé de darles la estimacion segun la factura que el cargador manifestase, y como andando los años, y creciendo el tráfico del comercio y contratacion de las Indias, intentasen los administradores de los almoxarifazgos de ellas que aquellas facturas ó relaciones (que por otro nombre se llaman encaxes) las diesen juradas, no allanándose el comercio á esta novedad, y reconocidos los inconvenientes que podrian resultar, no se permitió la execucion de ella por este tribunal, proveyendo auto para que los administradores despachasen las licencias de carga como hasta allí en el entretanto que V. M. era servida de mandar otra cosa; en vista de lo qual por Cédula de 13 de Agosto de 1586, refrendada de D. Andres Dalba, no solo se aprobó lo que por este tribunal se habia ordenado, sino que le agradeció la diligencia, y se mandó que aquello se cumpliese y executase; como consta de la dicha Cédula de que con esta remitimos certificacion. Y habiendo corrido en esta forma, y preponderado siempre la consideracion de favorecer los comerciantes á la atencion del mayor interes que representaban los administradores de las aduanas podria resultar de la especulacion de los géneros, ó por lo menos de jurar las relaciones ó facturas; pues aunque en los años de 1596 y 1604 se volvió á intentar por ellos este requisito, prevaleció la razon de mantener á los cargadores en su posesion, como consta de los libros de cartas de aquellos años, que lo hizo este tribunal, y lo aprobó el Consejo, intentándose por

el año de 1605 por el Alcalde de sacas reconocer si los fardos llevaban cosas prohibidas, parece que se despachó una Cédula dada en Valladolid á 3 de Abril de 1603 que (aunque no se halla tomada la razon en este tribunal) consta que se deduxo de ella la ley 62. tít. 26. lib. 3. del Sumario, mandando que no se permita que se haga agravio á los cargadores á Indias, despues de metidos los fardos en los barcos, sino es que constase por informacion que llevaban mercaderías prohibidas; y de otra Cédula de 10 de Abril de 1609 consta por la ley 51. tit. 6. del dicho lib. 3. del Sumario, haberse mandado que á los cargadores de Indias no se les pidiesen por los administradores de la alcabala declaraciones no usadas, ni se les hiciesen vexaciones. Demas de lo referido al tiempo de ajustar el Consulado y Comercio de esta Ciudad el año de 1621 la prorogacion del asiento de averías, se les ofreció despachar Cédulas para que los arrendadores no pudiesen abrirles los fardos en habiendoles despachado para cargar, no habiendo informacion de que despues de despachados se habia entrado alguna cosa de nuevo en ellos, y se despacharon Cédulas en 8 de Agosto de 1621, y 14 de Marzo de 624 de que remitimos copia auténtica; lo qual era continuándose todavia las relaciones de los encaxes, las quales cesaron el año de 624: que los encuentros y embarazos que ocasionaba el repetirse por los administradores y arrendadores la pretension de que las relaciones fuesen juradas, obligaron á que se tomase un temperamento universal entre el Consulado, y las aduanas, que fué el de poner precio fixo al fardo ó caxon aforrado (que es el género de empaques en que se carga la ropa de estimacion) segun su peso, y con diferencia por causa de contener mas ó menos preciosos géneros; y á los caxones toscos segun su tamaño, dando estimacion al de uno en carga de caballo, y á los de dos ó tres en carga respectivamente, y suponiendo para los aforrados

que

que seria de veinte arrobas á lo sumo el fardo ó caxon que pudiese ir en un caballo; pero como la experiencia enseñase que la codicia, y la maña habian inventado forma de que pudiese llevar un caballo casi doblado peso, se resolvió que los fardos y caxones aforrados se pesasen en el Arenal al tiempo de llevarlos á embarcar, y que las arrobas que tuviesen mas de las veinte en que estaba regulado el fardo ó caxon de un caballo, se avaluasen al respecto; de forma que estimándose cada fardo de veinte arrobas para Tierrafirme en 102Ꝺ maravedis de principal, correspondian á cada arroba 5100 maravedis; y consiguientemente los fardos para Nueva España que se estimaban en 72Ꝺ maravedis con el supuesto de veinte arrobas, á 3600 maravedis por cada arroba. Y en quanto á los caxones toscos como quiera que en ellos se suponen géneros de menos precio, y mas volumen, y que por esta causa es mucho menor su afuero, quedó reducido á estimarse poco mas ó menos, segun el tamaño á la vista; y esta forma de despacho que corria por concordia de las partes, parece que se calificó, y mandó continuar y observar en lo de adelante, habiendo el señor Rey D. Felipe IV, que santa gloria haya, hecho merced al Consulado y Comercio, en remuneracion del agradable servicio de 200Ꝺ ducados que el año de 1628 presentaron para situarselos en juros para la jornada de la señora Reyna de Hungría, de mandar moderar los derechos de los fardos y caxones á los que se pagaban el año de 1624 (que eran los que van referidos) sin que se les obligase á dar relaciones juradas, de que dió aviso á este tribunal el Secretario D. Fernando Ruiz de Contreras en carta de 9 de Enero de 1629 como consta de la certificacion que tambien remitimos.

Desde el dicho año de 1629 ha corrido sin controversia el despacho en la forma referida, y continuádose la posesion de no abrirse los fardos ó caxones hechos,

y dispuestos y marcados para cargar á las Indias, y esto no solamente en la aduana y en el Arenal donde se embarcan en los barcos en que se llevan, pero ni en sus casas en habiendolos cerrado y marcado para cargar aunque no hayan todavia sacado el despacho, porque al sacarlo es preciso que preceda el saber en que navio se ha de embarcar, y para esto se han de poner primero de acuerdo en los avaluos con el Maestre, con que no pudiera preceder el sacar el despacho al cerrar y marcar el fardo. Y sobre la consideracion de lo que conviene alentar y favorecer á los comercios que tan presente tuvo el Consejo, siempre la tienen tambien las dificultades que cuesta en el despacho de todas las flotas el que se dé principio á la carga, y que en dandole, en quince dias suele conseguirse la de una flota; lo qual no sucederia si no estuviesen certificados de la seguridad que tenian de que hechos y marcados los fardos (en cuyos encaxes y facturas suelen obrar con prolixidad) no estan expuestos al riesgo de que la calumnia ó malicia pudiese obligar á que se les fuesen á abrir; y si temiesen que ya por esta razon, ya por la de pensar que empezado lo executivo de la carga, tenian riesgo de que se les pudiesen reconocer, seria imposibilitar el despacho; con que esta materia es mas para que se continue en la forma, y con la buena fé que ha corrido, que para pensar que puede producir buen efecto ninguna novedad, y mas en los celos y escrupulos con que viven los comerciantes, que aun el discurrirse en estas cosas los amedrenta, y pone en cautela, de que resulta aumentar su pereza en la disposicion de la carga de las flotas; lo qual todo suele ceder en daño de los naturales, y provecho de los extrangeros.

Ofreciendose la ocasion de escribir sobre este punto hemos tenido por de nuestra obligacion á representar á V. M. que por los Ministros del contrabando se han introducido que vayan á sacar despachos de los caxones, far-

fardos, y otras piezas que se cargan para las Indias; de lo qual sirviendo de molestia, y costa á los cargadores, no puede resultar conveniencia alguna para el real servicio; supuesto que en piezas cerradas que no conocen ni pueden reconocer, poca ó ninguna justificacion dan semejantes despachos; y quando sin ceder en perjuicio de la Real Hacienda, ni ser contra la observancia de las leyes del contrabando, se les puede dar el alivio á los comerciantes de escusarles esta molestia, juzgamos que seria muy conveniente que se mandase así. V. M. mandará lo que fuere servida, cuya Católica Real Persona guarde Dios muchos años. Sevilla y Marzo 19 de 1675 = D. Gonzalo Fernandez de Córdoba = D. Joseph de Veytia Linage = D. Francisco Alberro = D. Joseph Sanchez de Verrospe. =

NUMERO XI.

Señor: el Secretario D. Francisco Fernandez de Madrigal, en carta de 2 de Junio de este presente año, nos dice que V. M. se sirvió de mandar en decreto de 14 de Abril de él, lo siguiente: Entre las condiciones del asiento ajustado con D. Gaspar Ruiz Diaz sobre encargarse por via de arrendamiento de las rentas de los almoxarifazgos mayor y de Indias de la Ciudad de Sevilla, alcabala de la entrada mayor de los lienzos y derechos menores, agregados á ella por tiempo de siete años, y un tercio de otro, hay la que contiene el membrete adjunto, firmado del Secretario D. Ignacio Bautista de Rivas, por la qual se le concede libre y general administracion en estas rentas, y que pueda cobrar los derechos de ellas enteramente, ó hacer las baxas que le pareciere, mayores y menores de las que hasta ahora se han hecho en las partes, géneros y cosas que tuviere por conveniente. Y que habien-

biendose visto en el Consejo con lo que pidió el Fiscal de él, porque quiere saber si para el manejo y jurisdiccion de este tribunal y Consulado de esta Ciudad en visitas y otras dependencias hay algunas contrariedades en las condiciones 9, 11, 15, 18 y 33 del dicho asiento (de las quales se nos remite copia) y los inconvenientes que de observarse pueden resultar, se acordó, que oyendo primero al Consulado sobre cada una de estas condiciones, informemos lo que en razon de ello se nos ofreciere; dando juntamente nuestro parecer.

En cumplimiento de la dicha órden remitimos al Consulado los capítulos de las condiciones referidas para que dixesen su sentir, como lo hicieron por el papel incluso, que habiendole visto y conferido, nos conformamos en todo á su contenido; y demas representamos á V. M. lo que en la materia se nos ofrece con individualizacion de diferentes reales órdenes, por donde V. M., y los señores Reyes sus predecesores tienen dado la forma conveniente en ellas, y lo que en dicha razon se ha observado inviolablemente.

Lo que por el capítulo 11 pretende el arrendador, de que el Presidente y Jueces den copia al tesorero, y sus administradores de los almoxarifazgos, de los acuerdos que se hicieren para embarcar bastimentos para las naos y galeones de las armadas y flotas de Indias, es en grave perjuicio de la jurisdiccion y autoridad de este tribunal, y materia envidiada y circunstanciada, que solo parece pudiera mirar á agravarnos con semejante sumision; tanto mas quando las guias y despachos que se justifican, y dan por este tribunal para la conducion de materiales y pertrechos, y demas bastimentos de pan, vino, aceyte, y otras cosas, así para las carenas, como para la provision de los galeones, y demas navios de cuenta de S. M., y de particulares de que se componen las armadas y flotas, son, expresando géneros y cantidades, y por los dichos despachos les consta á los ad-

administradores, y á sus guardas y barquetas (quienes los reconocen) si llevan otros, ó mas de lo que en las guias se contiene, en cuya virtud les ponen el *pase* por lo que toca á su administracion; con que demas de ser proposicion viciosa, es de gran perjuicio alterar la corriente formalidad inconcusa, y buen gobierno que en esto se ha tenido y tiene.

El capítulo 15 se opone á la real Cédula del señor Felipe II, su fecha en S. Lorenzo á 13 de Agosto de 1586, refrendada del Secretario Andres de Alva, en que hace relacion que habiendose visto (por lo que escribió este tribunal) la novedad que los administradores de los almoxarifazgos intentaron pidiendo relaciones de los encaxes de las mercaderías que se embarcan á las Indias, y las órdenes que sobre esto habia dado dicho tribunal para que no embarazasen la carga de los fardos y caxones, se sirvió de aprobarlo, y asimismo mandar que los dichos administradores no se entrometiesen á pedir relaciones de las mercaderías que se embarcan en las flotas; y por las leyes 60. y 61 del libro 3. tít. 6. y las 61. y 62. del mismo libro tít. 26. del Sumario de Indias está mandado que á los cargadores no se les pidan por los administradores de alcabalas ni Alcaldes de sacas, declaraciones no usadas, ni se les haga agravio, y que sean favorecidos. Y habiendo intentado los administradores de los almoxarifazgos el año de 1596 se diesen relaciones juradas de los encaxes de las mercaderías que se cargaban aquel año en la flota de Nueva España, se proveyó auto por esta Sala de gobierno para que no se embarazase la carga, ni menos se diesen dichas relaciones; y en carta de 20 de Mayo de dicho año se dió cuenta al Consejo, por el qual se aprobó dicha resolucion; y tambien el año de 1604 volvieron á pretender lo mismo, y no se les permitió; y en diferentes asientos, y distintas administraciones se ha reiterado, y no lo han conseguido: y ultimamente en atencion al servicio de

200

200@ ducados que hizo el Consulado el año de 628, se sirvió el Rey nuestro Señor D. Felipe IV (que Dios tiene en su gloria) hacer merced de abrir el comercio que estaba cerrado por las últimas premáticas, y moderar los derechos de los fardos y caxones que se pagaban el año de 624, sin que se les obligase á los cargadores á dar relaciones juradas.

Esto, Señor, se ha observado de tiempo inmemorial á esta parte sin haberse dado lugar á lo contrario, en atencion á los inconvenientes graves que pudieran resultar, y por el mayor servicio de V. M., y conservacion del comercio, como nervio principal de los reynos y provincias que domina V. M.; pues tenemos por sin duda que si se diese lugar á practicar semejante novedad, fuera ocasionar á que no se cargasen las flotas, y se imposibilitasen las salidas de ellas al tiempo preciso, y como representa el Consulado, la destruicion del comercio, si se hiciesen públicos los géneros y cantidades qne se cargasen á Indias para celebrar sus ferias; por cuya razon para mayor utilidad de las administraciones de almoxarifazgos (con prudente acuerdo) se dió la providencia que se ha practicado, y practica de aforar por fardos, frangotes y caxones respectivamente los derechos que perciben.

En quanto al capítulo 18 en que dice, no se puedan cargar en Sevilla y Cádiz ningunas mercaderías para llevar á las Indias, ni sacar de las dichas ciudades las que vinieren de ellas sin licencia del tesorero ó administradores de las rentas de los almoxarifazgos, este consiste en dos puntos, al primero no se debe dar lugar de introducir nuevas interpretaciones que puedan causar embarazos é inconvenientes grandes, sino que debe correr como se ha estilado en quantas administraciones y arrendamientos ha habido, pidiendo las partes á este tribunal guia de los fardos, frangotes, y demas cosas que cargan, con las quales han acudido corrientemente

á

á la aduana á sacar las hojas, y despachos necesarios, donde por esta razon les consta, y pagan los derechos que allí tocan en la forma regular que siempre se ha hecho; de que se infiere es tambien viciosa dicha condicion. El segundo punto es contra lo capitulado en el asiento de la nueva forma de averías que contribuye el comercio para dote de las armadas y flotas que navegan á los reynos de Tierrafirme y Nueva España, que está mandada observar con jurisdiccion que V. M. tiene dada á este tribunal, y confirmada por dos reales Cédulas de 17 de Noviembre de 679, y 12 de Mayo de 680, que con ocasion de haber cobrado D. Francisco Baez Eminente, que tuvo la renta de los almoxarifazgos, derechos de las mercaderías de Indias que se conducian la tierra adentro, declaró V. M. no se han debido, ni deben cobrar dichos derechos, aunque las mercaderías de Indias salgan de Cádiz; porque siendo para la tierra adentro, de qualquiera aduana que sea, han de tener la mesma franqueza que en Sevilla, y que se restituya á los interesados lo que por esta razon hubiere cobrado; y que para el cumplimiento se prevenga lo necesario para lo de adelante.

Y por lo que toca al capítulo 33 de dichas condiciones, suplicamos á V. M. se sirva de mandarle denegar la confirmacion y despachos que por él pide en la parte que mira á los capitulos 11, 15 y 18, en consideracion de la justificacion que contienen las órdenes y resoluciones expresadas, y porque de lo contrario se seguirán inconvenientes, y gravisimos atrasos de alterar la forma practicada, observada por la del mejor gobierno, así para la precision que ordinariamente piden los despachos de los galeones y flotas, como para el cobro de los derechos de averías y almoxarifazgos. Que es lo que por ahora se nos ofrece representar á V. M. que resolverá con vista de todo lo mas conveniente. Guarde Dios la Católica Real Persona de V. M. muchos años. Sevilla

18 de Septiembre de 1682 años = D. Juan de la Torre Carbonera = D. Joseph de Fuentes = D. Francisco Lorenzo de S. Millan. =

NUMERO XII.

Respecto de que se han destinado para el establecimiento del Infante D. Felipe mi hermano, los Ducados de Parma, Plasencia y Guastala, y que con su formal ausencia de mis dominios no puede servir el empleo de Almirante General de la mar: he venido en no proveer por ahora, y hasta que sea mi voluntad, esta Dignidad; y en que por conseqüencia quede extinguido vuestro empleo de Lugar-Teniente General, conservandoos solo los honores prevenidos en las ordenanzas generales de marina: y atendiendo á los gravamenes de la corona por las enagenaciones hechas de ella para ocurrir á los gastos de las últimas guerras, mando que el producto de los sueldos, derechos, y emolumentos pertenecientes al Almirantazgo, llevandose cuenta y razon separada, se emplee precisamente en el desempeño justo, y restauracion de mi Real Erario: tendreislo entendido para vuestra inteligencia, y cumplimiento en la parte que os toca, y para que con mis decretos se envien copias de este á los tribunales que corresponde, dandose tambien los avisos necesarios á las oficinas, y demas parages de España, y América. = Señalado de la Real mano de S. M. en S. Lorenzo el Real á 30 de Octubre de 1748 = al Marques de la Ensenada.

NU-

NUMERO XIII.

De órden del Rey remito á V. S. el papel adjunto á fin de que V. S. le reconozca, é informe sobre él lo que se le ofreciere, en inteligencia de que aunque parezca á V. S. conveniente se ponga en práctica lo que en él se previene, no es el ánimo de S. M. que se execute por ahora por excusar qualquier novedad que la próxîma ocasion de flota y galeones pudiera ocasionarlo. Dios guarde á V. S. muchos años como deseo. Madrid 16 de Enero de 1720 D. Miguel Fernandez Duran = Sr. D. Francisco de Varas.

Muy señor mio: en carta de 16 del pasado me remite V. S. la copia de un escrito que parece haberse dado expresando diferentes dificultades que se ofrecen á su autor sobre la práctica de los proyectos, por cuyas reglas se despachan las naos de Indias, previniendose que S. M. me manda lo reconozca é informe lo que se me ofreciere aunque al presente no se inclinaba su real ánimo á que se practiquen las novedades que expresa.

El qual habiendolo exâminado remito á V. S. copiadas sus proposiciones acompañadas del dictamen que sobre ellas puedo formar, segun la experiencia que tengo del asunto que trata, y lo que siento en justicia, con la realidad de quanto en él concurre, y debo informar á S. M. y repitiendo á V. S. mi obediencia, ruego á nuestro Señor le guarde los muchos años que deseo. Cádiz 12 de Febrero de 1720 = hay una rúbrica = Sr. Duran.

Proposicion primera.

Aunque los motivos que obligan á practicar la regla del palmeo en los fardos que se embarcan para la América hubiesen sido bien fundados por escusar al comun del

comercio el gravamen de reconocerlos para regular los derechos, no parece redunda la equidad, que en esto se hace á los comerciantes, en beneficio de los españoles, sino de los extrangeros que introducen en el fardo, el tisu, los encaxes, galones de plata y oro, brocatos y sedas, y otros diferentes géneros preciosos que puestos de manifiesto adeudarian á proporcion de su valor mucho mas de lo que contribuyen baxo del palmeo del fardo en que van sin distincion.

Informe primero.

Los motivos que hubo para practicar la regla de palmeo en los frangotes y càxones que se embarcan, la declaman tan precisa que no me parece es fácil se halle otra que dé tan puntual y conveniente definicion, así á la regulacion de los fletes como á la produccion de los derechos con tan pronto expediente, conforme á el que para los despachos de Indias se necesita, y tan sin perjuicio de los contribuyentes, que de otro qualesquier modo es preciso se les sigan muchos inconvenientes, que no es fácil expresar, como los conocerá quien tuviere alguna práctica en este asunto: y no los contrapesa el de la desigualdad que se sigue en la contribucion segun los valores de los géneros que incluyen, ni puedo conceder la proposicion que aquí se hace, afirmando que esa desigualdad cede con distincion á beneficio de los extrangeros, costeando los españoles la parte en que puede ser gravosa por la realidad del órden que el cargue de Indias tiene al presente, y es en esta forma: Primeramente los españoles, que hay cargadores, emplean sus caudales en aquellos géneros que juzgan, les pueden tener mejor cuenta, ya sean texidos de seda sola, ó con metales y galones de oro y plata, así de fábricas extrangeras como de las de España, ó ya sean texidos de lana, lencerias, y encaxes, que todos

son

son de fábricas extrangeras; asimismo compran los españoles cantidades considerables de unos y otros géneros fiados, que van á venderse de su misma cuenta, de la qual son todos los gastos y contribuciones, y el riesgo del valor en España con sus premios en la ida y vuelta de cuenta de los extrangeros que se los venden: y ultimamente cargan los extrangeros de su misma cuenta los géneros que les quedan por vender, eligiendo de ellos aquellos en que les parece podran tener mas ganancia segun las noticias que tienen, y conjeturas que hacen, que es conforme proceden tambien los españoles en sus compras; con que no hay motivo en que se funde el presupuesto dicho; antes sí lo poco que se embarca de texidos de seda fabricados en España, es por españoles cargadores de la ciudad de Sevilla; de cuyos géneros, ni en aquella, ni en esta compran los extrangeros para embarcar, porque sus facturas solo las componen de los que traen de fuera del reyno con el fin de venderlos en España, ó darles por último destino el de las Indias.

Proposicion II.

En la compensacion que está considerada de cobrar el mismo derecho de los demas fardos que comprehenden géneros ínfimos volumosos en que se supone pueden exceder los derechos por la regla del palmeo á que sin ella debiera satisfacer legítimamente el dueño de ellos, y que con esta disposicion viene el extrangero á contribuir el equivalente á lo que le correspondió de menos en los preciosos, tampoco se verifica esta idea, porque los géneros volumosos siempre en la mayor parte son de españoles, en cuyo perjuicio recae qualquier exceso que haya en los derechos del palmeo de ellos.

In-

Informe II.

La compensacion no está considerada tanto por ser cabal y equivalente, como por ser necesario acomodarse á ella á causa de no ser practicable otro medio para la contribucion, y esta el comerciante hace lo posible por igualarla, pues sabe que con los géneros volumosos ha de aspirar á mayor ganancia para tener utilidad en ellos, saneando su principal y mayores costos que causan en los derechos y flete, lo que graduan así españoles como extrangeros para hacer eleccion de los géneros de que han de componer sus cargazones, que como está dicho son extrangeros todos los volumosos, y en estos aunque tienen mayores costos, generalmente tienen mas ciertas ganancias los que los remiten, ó llevan porque son los géneros de mas corriente y consumo, que como tales no llegan á rezagarse ni estar empachado de ellos el comercio, y mantienen regularmente buenos precios.

Proposicion III.

Y es digno de reflexîon que dos fardos iguales en su tamaño, uno de géneros preciosos de valor de 200 doblones, y otros de ínfimos del de 500 doblones paguen de derechos lo mismo uno que otro, no siendo dudable que esta desigualdad, ó la mayor equidad que se logra en los primeros, es para el extrangero que los conduce.

Informe III.

Aunque es dificil hacer un frangote de géneros preciosos de mercaderías que valga 200 doblones siendo del porte de otro que valga 500, compuesto de los géneros mas volumosos que se embarcan para Indias, no es

es dudable la gran disparidad que hay de unos á otros, ni esto se debe contradecir ; si el que haya conseqüencia cierta en la pertenencia á españoles ó extrangeros, que como queda expresado, no debe darse, y por fin quando se hallase regla que fixamente proporcionase la contribucion con los valores de poco beneficio, seria á los que se pretendia aliviar, porque siempre le subsistiria el gravamen al mayor volumen en los fletes, que es preciso se paguen á proporcion del buque que se ocupa, y es costo de mucha mayor entidad que todos los demas, en que no se les puede hallar alivio, ni gravar á los géneros preciosos.

Proposicion IV.

Creese que en la Nueva España habrá hoy mas de 30 millones de pesos en encaxes, hilos de plata y oro, galones, tisues y brocatos, estancados todos por no permitir el pais tanta cantidad de estos géneros introducidos con la industria del palmeo, y aunque haya entre ellos algunos de cuenta de españoles, seran sin duda una mínima parte de los que habra de extrangeros, quienes por sus factores los estan despachando, recogiendo su producto en plata y grana, y conduciendolo en estas especies en navios del asiento libremente á sus paises, pues para los gastos de las demoras de la venta en la Nueva España, logran la equidad que se les hace en el palmeo en Cádiz.

Informe IV.

Si en Nueva España hay mucha cantidad de estos géneros rezagados, advertidos estaran de ello los cargadores que tienen buen cuidado de adquirir estas noticias por lo que les importa para no hacer empleos en otros tales que remitir ó llevar hasta saber que estan evacuados, en cuyo caso solo remitiran los volumosos, y ce-

cederá en mayor beneficio de la Real Hacienda. Y si estaban en poder de los factores ingleses, no hay duda (fuesen de estos ó los volumosos) que seria al comercio de los españoles, y á la Real Hacienda de gran perjuicio que ya habra cesado; pues de la dicha nacion, ni de otra alguna, aunque sean amigas, no deben los ministros de S. M. permitir en la América extrangero alguno, cuya ley es bien notoria, y de las mas principales é importantes de las que estan establecidas para la conservacion de aquellos dominios.

Proposicion V.

Parecia mas seguro que todos viesen claro por la senda que se camina sin continuar la novedad introducida con el arte del palmeo, observándose en Sevilla y Cádiz (tomando el tiempo necesario) lo que al arribo de la flota en Veracruz, donde los mercaderes deshacen sus fardos para reducirlos á menos volumen, é introducirlos tierra adentro; pues si este trabajo voluntario es allí tolerable, y de ninguno resistido porque media el interes propio, por la misma razon debiera hacerse lo mismo en Cádiz y Sevilla, quando esto se dirige á lo que es tan justo de interesar al vasallo en lo que utiliza el extrangero, y gravar á este en lo que se perjudica á él.

Informe V.

No me parece que se introduxo el uso del palmeo con arte que procediese de malicia, sí de la necesidad de dar regla así á los fletes como á la produccion de los derechos, conforme refiero al principio, y de no cobrarse por medio de esta, solo puede ser la del reconocimiento que aquí se da á entender, ó por relaciones juradas de las partes; de los quales medios el primero es impracticable, el segundo tiene gravísimo inconveniente,

te, y ninguna firmeza ó igualdad á la equidad que se busca, porque esta no se conseguirá por las relaciones, en cuya justificacion siempre habria gran contingencia con la del perverso medio, que algunos pudiera ser tomasen de faltar á la verdad debaxo de juramento, á que no seria bien hecho exponerlos, y habiendose intentado este medio por mí de órden de S. M. el año de 1715 para el despacho de la flota del cargo de D. Manuel Lopez Pintado, lo resistió el comercio de tal suerte que se negaron enteramente á su práctica, sin que consiguiese diesen principio á cargar cosa alguna. El reconocimiento, si se quisiere hacer en la playa ó aduana al tiempo del embarque, no es su mayor dificultad el trabajo, y la detencion, aunque esta es bastante; la mayor es que no lo permite el modo de los empaques, que es preciso hacer para esta navegacion á Indias; pues (excepto algunas lencerias) todos los demas géneros van repartidos, y surtidos en los fardos y caxones para aprovechar los huecos que unos ú otros dexan, y tan ceñidos y apretados, que para reconocer lo que incluyen es menester deshacer enteramente el frangote, ó evacuar todo un caxon de sedas, que no se vuelve á componer en un dia. En las casas de los dueños al tiempo de empacarse es menos practicable, porque no es posible haber ministros que asistiesen á tantos empaques á un tiempo, ni aunque se hiciera así, como era preciso quedasen en ellas despues de hechos los fardos no habia seguridad de que los mudasen como quisiesen, y pusiesen en ellos otros géneros, ú otros frangotes al embarque: obligarles á que hiciesen los empaques de modo que fuese posible reconocer lo que incluian los fardos seria muy perjudicial, porque precisamente habia de ir menos bien acomodada la ropa, y menos sujeta ó ceñida, lo que en el flete les aumentaria una costa muy considerable, de suerte que esta disposicion mas seria extorsionar al comercio, que justificar la contribucion

sin beneficio de persona alguna, porque discurro que á la Real Hacienda no se le seguiria de esto, ni tampoco lo tenian los dueños de naos, pues lo mismo les importa ocupar el buque de ellas de fardos apretados, y bien hechos, que de fardos volumosos y ligeros; y aun estos les serian de alguna incomodidad, porque harian la nao mal cargada, y menos mañosa para la navegacion.

Proposicion VI.

Si el gravamen que de la práctica de esta disposicion puede recaer en los comercios no fuere compensable con la utilidad que se considera resultaria de ella á los españoles, en tal caso pudiera discurrirse medio para aumentar el derecho de cinco reales y medio que se paga por el palmo cúbico á una buena proporcion, segun el contenido de la memoria adjunta, ó en la mejor forma que pareciera; y respecto de que en ella se hace tambien una regulacion en quanto á moderar los derechos de frutos de la tierra, será muy conveniente poner la mayor atencion en este punto.

Informe VI.

Si no fuese como dexo expresado la suerte que el derecho del palmeo da igual á los españoles como á los extrangeros, habiendo de seguirse en inobservarla beneficio á los primeros, no hallaria yo motivo de detenerse en aprobar por conveniente su reforma, porque como se siguiese qualesquier beneficio á los españoles, poco importaba que hubiese en ella muchas incomodidades para el comercio de los extrangeros, á quienes si fuera posible no se habia de permitir mas desfrute del de los dominios de S. M. en Indias, que el que lograrian de la venta de sus géneros en estos á los españoles, de cuya cuenta solo fuesen cargazones á aquellos;

llos; y en quanto á aumentar el derecho del palmo cúbico S. M. puede mandarlo si fuere de su real agrado; mas me parecia que tal novedad requiere un tiempo en que estuviese este comercio de Indias en mayor áuge y fomento, y no es ocasion de ello, quando está en la debilidad y exterminio en que hoy se halla, sobre lo qual es de reflexîonar, que despues que se hicieron los nuevos proyectos, y en ellos la imposicion del derecho de cinco reales y medio de plata por palmo cúbico, está mejorada la real hacienda en mas que duplicada cantidad que la que se cobraba antes, con la ventaja de cobrarse ahora mas puntualmente, y en España, porque en la disposicion anterior cada frangote de cien palmos que se cargaba para Nueva España, pagaba á la salida de aquí siete pesos solamente por todos derechos, y en la Veracruz diez y seis pesos, en que se incluia la alcabala; el que se embarcaba para qualesquiera de los puertos de Tierrafirme, pagaba á la salida diez pesos y medio, y en Cartagena treinta y quatro pesos por todos derechos; que en Portovelo solo importaban veinte y quatro pesos, y cada cien palmos pagan en la disposicion presente sesenta y ocho pesos escudos y seis reales de plata en España al tiempo de su embarque, sin que vayan exônerados de haber de pagar en Indias el derecho de alcabala.

NUMERO XIV.

El Rey: Por quanto con reflexîon á la importancia de restablecer los comercios del Perú y España por medio del freqüente curso de galeones á Tierrafirme, mandé expedir en 5 de Abril pasado el proyecto ó reglamento que se ha de observar en el avío y tráfico de ellos con expresion de los derechos que su carga ha de sa-

satisfacer de salida, y retorno en Cádiz, y lo que se debe pagar por fletes en los navios mios y de particulares, estableciendo asimismo otras diferentes circunstancias y disposiciones, dirigidas todas á la mayor equidad y conveniencia de los comercios de España y de la América, á fin de que sin los gravámenes, demoras, peligros, y perjuicios experimentados en lo pasado, se facilite el aumento de este tráfico entre unos y otros; de suerte que sea de mucho beneficio, y produzca crecidas utilidades á mis vasallos de aquellos y estos dominios; y aunque por conducir á este mismo intento la moderacion de las contribuciones que á la llegada de Cartagena y Portovelo pagaba en lo pasado la carga de galeones, y de los navios sueltos que navegaban á Tierrafirme, tengo resuelto, que así como á la salida desde aquellos puertos para España debe ser libre de derechos todo lo que se embarcare en ellos, y viniere registrado en galeones y navios sueltos, segun se previene en el citado reglamento, así tambien sean libres de contribucion á la llegada, y entrada en qualquiera de aquellos puertos, todos, y qualesquier géneros que fueren de estos reynos, baxo de partida de registro, constando haber satisfecho los derechos de salida en Cádiz, porque en su defecto, serán comisados todos los que se encontraren sin estas circunstancias, y se procederá contra los que incurrieren en ello en la forma prevenida en el mencionado reglamento; todavía, para excusar en la forma posible qualquier reparo que pueda ofrecerse en este nuevo establecimiento del comercio de galeones y navios de registro á Tierrafirme, sobre el punto de derechos que la carga que se conduxere en ellos á Cartagena y Portovelo, debe contribuir despues de su descarga en qualquiera de aquellas dos ciudades: he tenido por conveniente declarar, como declaro, que todas las mercaderías y géneros de particulares que fueren en galeones y navios sueltos á Tierrafirme, han de pagar

gar

gar en qualquiera de las dos ciudades de Cartagena ó Portovelo, á donde se vendieren, el derecho indispensable de la alcabala antigua y moderna, á razon de doce pesos escudos por cada fardo de cien palmos cúbicos; y de géneros sueltos, á dos por ciento de su valor en España, arreglandose al aforo y reglamento que se referirá en este despacho; entendiendose que en esta contribucion será incluido el dos por ciento de la armada de Barlovento; y que mi voluntad es, que todos los demas derechos que antes se pagaban de almoxarifazgo, agua de Turbaco, y qualesquiera otros, queden extinguidos, y no se cobren en Cartagena ni Portovelo, sino solo la alcabala referida en uno ó otro puerto; con advertencia, de que habiéndola pagado en qualquiera de estas dos ciudades, no la deberán pagar en la otra á donde el dueño los conduxere, sino es que preceda segunda venta, en cuyo caso la deberá satisfacer, como asimismo tantas quantas veces se vendieren dichos géneros; y sin embargo de que este derecho de la alcabala produce el acto de la venta, para obviar qualquier fraude que se intente cometer por alguno, que disimulando la venta, quiera introducir las ropas y géneros en cabeza suya á las provincias de arriba, declaro asimismo, que aunque los referidos géneros no se vendan en ninguna de dichas dos ciudades, no han de salir de ellas para ninguna otra parte de la América, sin satisfacer primero el derecho referido de la alcabala, en la misma forma que si se hubiera vendido: y para que en quanto á proporcionar lo que cada género debe contribuir por el derecho referido de la alcabala, no se ofrezca alguna dificultad en Cartagena ó Portovelo entre los Oficiales de mi real hacienda, ó ministros á cuyo cargo estuviere su percepcion, y los comerciantes y dueños de las mercaderías, y géneros que se conduxeren de estos reynos, así en fardos como sueltos, mando que *la referida contribucion sea segun*

los

los aforos y valores de España, y no segun los de las Indias, observandose el método y reglamento que se sigue.

Aforo y reglamento de las mercaderías y frutos que se embarcaren para remitir al Perú, por el qual se ha de cobrar en los puertos de Cartagena y Portovelo la contribucion de Alcabala antigua y moderna, en que ha de ser incluido el derecho destinado para la armada de Barlovento, quedando los referidos derechos comprehendidos en la produccion de un dos por ciento del valor que se les da por el aforo, en la forma siguiente.

	Reales de plata antigua. Aforo.	Contribucion.
Todo género de mercaderías en caxones, frangotes y tercios, se reglará por palmeo, sin reconocer lo que incluyen ni pesarlos, y se aforarán cada cien palmos cúbicos en 600 pesos escudos, y por ellos se cobrarán doce pesos de contribucion.	4800.	96.
Fierro en barras, almadanetas, y combas, se aforará el quintal en 25 reales, y la contribucion será medio real de plata.	25.	$00\frac{1}{2}$.
Fierro en hachas, palas, azadones, y demas labrado, se aforará cada quintal en 50 reales, y la contribucion será un real.	50.	01.
Fierro de rejas para arar, se aforará en 37 reales y medio el quintal, y la contribucion será tres quartillos.	$37\frac{1}{2}$.	$00\frac{3}{4}$.
Arcos de fierro, cada flege regular, se aforará en 62 reales y medio, y la contribucion será un real y quartillo.	$62\frac{1}{2}$.	$01\frac{1}{4}$.
Herrage, y clavazon de todas calidades, se aforará cada quintal en 75 reales,		

les, y la contribucion será un real y medio. 75. . . . $01\frac{1}{2}$.

Hojas de lata, cada barril de 450 hojas, se aforará en 250 reales, y la contribucion será cinco reales. 250. . . 05.

Azero, se aforará el quintal en 88 reales, y la contribucion será un real y tres quartillos. 88. . . . $01\frac{3}{4}$.

Hilo de arambre, se aforará el quintal en cien reales, y la contribucion será dos reales. 100. . . 02.

Municion de plomo, se aforará cada quintal en 50 reales, y la contribucion será un real. 50. . . . 01.

Albayalde, se aforará el quintal en 50 reales, y la contribucion será un real. 50. . . . 01.

Cardenillo en panes, se aforará el quintal en 450 reales, y la contribucion será 9 reales. 450. . . 09.

Azufre, se aforará cada quintal en 40 reales, y la contribucion será tres quartillos. 40. . . . $00\frac{3}{4}$.

Cera en marquetas, se aforará cada arroba en 75 reales, y la contribucion será real y medio. 75. . . . $01\frac{1}{2}$.

Papel comun, balon de 24 resmas, se aforará cada balon en 250 reales, y la contribucion será cinco reales. 250. . . 05.

El de marquilla, cada resma se aforará en 25 reales, y la contribucion será medio real. 25. . . . $00\frac{1}{2}$.

Papel de marca mayor, cada resma se aforará en 36 reales, y la contribucion será tres quartillos. 36. . . . $00\frac{3}{4}$.

Crudos, y presillas blancas, cada pieza sencilla se aforará en 36 reales, y la contribucion será tres quartillos. 36. . . . $00\frac{3}{4}$.

Cre-

Cregüelas de Amburgo, cada pieza regular se aforará en 50 reales, y la contribucion será un real. 50. . . . 01.

Lienzos azules y blancos, llamados creas listadas, cada pieza de 80 á 90 varas, se aforará en cien reales, y la contribucion será dos reales. 100. . . . 02.

Lienzos adamascados para colchones, pieza de 24 varas, se aforará en 25 reales, y la contribucion será medio real. 25. . . . 00$\frac{1}{2}$.

Listados ordinarios para colchones, cada 100 piezas de á 10 varas, se aforarán en 640 reales, y la contribucion será 13 reales. 640. . . 13.

Cintas de reata, cada 10 docenas de piezas se aforarán en 100 reales, y la contribucion será dos reales. 100. . . 02.

Hilos blancos ordinarios, cada quintal se aforará en 500 reales, y la contribucion será 10 reales. 500. . . 10.

Hilo de acarreto, y tirantes de cáñamo, se aforará el quintal en 200 reales, y la contribucion será 4 reales. 200. . . 04.

Baquetas de Moscovia, se aforará cada rollo de seis baquetas en 128 reales, y la contribucion será 2 reales y medio. 128. . . 02$\frac{1}{2}$.

Canela, el quintal se aforará en 1100 reales, y la contribucion será 22 reales. 1100. . 22.

Pimienta, cada quintal se aforará en 280 reales, y la contribucion será 5 reales y medio. 280. . . 05$\frac{1}{2}$.

Cañones de escribir, cada 10 millares, se aforarán en 200 reales, y la contribucion será 4 reales. 200. . . 04.

Libros de impresion extrangera, cada caxon de media caxa, se aforará en

800

800 reales, y la contribucion será 16 reales.	800. . . 16.
Libros de impresion de España, cada caxon del mismo porte, se aforará en 400 reales, y la contribucion será 8 reales.	400. . . 08.
Alcaparrosa, cada quintal se aforará en 25 reales, y la contribucion será medio real.	25. . . . 00½.
Matalahuga, y ajonjolí, cada quintal se aforará en 36 reales, y la contribucion será tres quartillos.	36. . . . 00¾.
Almendra, el barril quintaleño se aforará en 176 reales, y la contribucion será 3 reales y medio.	176. . . 03½.
Pasa, barril del mismo porte, se aforará en 50 reales, y la contribucion será un real.	50. . . . 01.
Vino, cada pipa de 27 arrobas y media, se aforará en 280 reales, y la contribucion será 5 reales y medio.	280. . . 05½.
Vino, el barril de 4 arrobas y media, se aforará en 50 reales, y la contribucion será un real.	50. . . . 01.
Vino, cada 10 botijas de arroba y quarta, se aforarán en 125 reales, y la contribucion será 2 reales y medio.	125. . . 02½.
Aguardiente, cada pipa de 27 arrobas y media, se aforará en 400 reales, y la contribucion será 8 reales.	400. . . 08.
Aguardiente, el barril de 4 arrobas y media, se aforará en 72 reales, y la contribucion será real y medio.	72. . . . 01½.
Aguardiente, frasquera de 2 arrobas y media, se aforará en 48 reales, y la contribucion será un real.	48. . . . 01.
Aceyte, cada 10 botijuelas regulares,	

se aforarán en 75 reales, y la contribucion será real y medio. 75. . . . 01½.

Xabon, cada quintal, se aforará en 50 reales, y la contribucion será un real. 50. . . . 01.

En cuya forma quiero, y es mi voluntad se regulen, y hagan las contribuciones de los fardos de á cien palmos cúbicos, y de los géneros sueltos expresados, y qualesquiera otros, que fueren de España, aunque no esten especificados en este despacho; con advertencia, de que los quintales de fierro, herrage, y todos los demas que van referidos, se deben entender de peso de Castilla, y no de otro alguno; y respecto de que habiendo cesado el asiento de avería, es igualmente conveniente dar regla, para que los caudales y géneros que baxaren del Perú á Panamá, para la feria en Portovelo, deben contribuir en el Boqueron, es mi voluntad, que todo lo que fuere oro, pague uno por ciento, y la plata y géneros, qualesquiera que sean, á tres por ciento, cuyos derechos se destinan para la subsistencia de la armada del Sur; y que todas las demas contribuciones que antes se cobraban en el dicho parage del Boqueron por el asiento de avería, y por qualquier otro motivo, queden extinguidas, y no se cobren; y que en quanto á los derechos que se deben exîgir de los caudales y géneros que baxaren desde el nuevo reyno de Granada á Cartagena, se observe la misma proporcion de uno por ciento por el oro, y tres por ciento de la plata y géneros: Por tanto, por el presente, mando á mis Vireyes del Perú, y del nuevo reyno de Granada, y á los Gobernadores, y Oficiales de mi real hacienda, y los demas ministros á quienes toca, que por ahora, hasta que yo resuelva otra cosa, cumplan, y hagan cumplir y executar exâctamente lo contenido en este mi real despacho, sin permitir que con ningun motivo se contravenga á ello; tomandose la razon de él en los oficios don-

donde convenga, que así es mi voluntad, y conviene á mi servicio. Fecho en Madrid á 22 de Abril de 1720. ⌶ Yo el Rey. ⌶ D. Miguel Fernandez Duran. ⌶

NUMERO XV.

Habiendo dado cuenta al Rey de la carta de V. S., con que acompañó otra del Consulado de 30 de Marzo próxîmo pasado, como tambien del testimonio que esta última incluia del acuerdo celebrado por el comercio en la junta general que tuvo el dia antecedente, en vista de las órdenes expedidas sobre que se discurriesen y propusiesen los fondos y medios de subvenir á los crecidos costos y gastos que ocasiona la manutencion de los navios de la armada que estan destinados, y se hubieren de aplicar en adelante para embarazar en las costas de Tierrafirme, y otras de la América, las introducciones ilicitas, y en otros fines conducentes al real servicio, y principalmente á la utilidad y beneficio del comércio, ha resuelto S. M. sobre cada uno de los veinte puntos ó capítulos que contiene el citado acuerdo, lo que se sigue.

En el primer capítulo ofrece el comercio servir á S. M. (ademas de los derechos y fletes prefinidos en el real proyecto de 5 de Abril de 1720.) con un quatro por ciento sobre todos los caudales que desde el dia 29 de Marzo de este año en adelante vinieren de las Indias en especie de oro y plata, y asimismo de la grana fina, considerandose esta por el valor á que se vendiere al tiempo de regularse la contribucion, pero sin comprehender en ella los demas géneros y frutos que se traen de ambos reynos, porque estos solo han de satisfacer la que declara el mencionado real proyecto. Este servicio y ofrecimiento del comercio, le ha apro-

 ba-

bado y admitido S. M. en la forma acordada en la referida junta general, con sola la diferencia de no haberse de comprehender en él los caudales que traxere la capitana de los galeones, del cargo del xefe de esquadra D. Manuel Lopez Pintado, que se espera con brevedad en España, respecto de que de ellos deberá cobrarse por la real hacienda el siete por ciento, que anteriormente ofreció el comercio, y se exîgieron de los que conduxo la almiranta de los mismos galeones; y manda S. M. que V. S. manifieste al Consulado y comercio su real gratitud, por el zelo con que concurren á facilitar la subsistencia de los mencionados guarda-costas.

En el segundo capítulo se propone, que los caudales y efectos que vinieren de Indias, se entreguen á los interesados sin mas demora que la precisa para ponerlos en los almacenes y correr los despachos; á cuya instancia ha venido S. M. en condescender, y ordena se execute lo referido puntualmente.

El tercero se reduce á que manteniendose la referida contribucion del quatro por ciento interin subsiste el derecho del cinco por ciento del citado real proyecto, ha de ser relevado el comercio de contribuir otra ninguna cantidad para la manutencion y exîstencia de los navios guarda-costas que se destinaren á impedir el comercio ilicito de extrangeros, y se solicita que los que de estos navios estuvieren en tierra firme, solo se mantengan el limitado tiempo que necesitaren para abastimentarse, en el sitio que llaman Boca-chica del puerto de Cartagena, á fin de que esten prontos á darse á la vela, y hacerse á la mar siempre que hubiere ocasion para ello, y que se muden dichos navios y sus comandantes precisamente cada año, por los motivos que expresa el enunciado acuerdo. Por lo que mira á todo lo contenido en este capítulo, condesciende S. M. con lo que por él solicita el comercio, y es

su

su real ánimo se observe y guarde puntualmente.

En el quarto se propone, que en llegando á los puertos las embarcaciones que se apresaren, pasen á ellas los Oficiales Reales, y con asistencia del Comandante é Intendente, se sellen y numeren las piezas que compusieren el contenido de dichas presas, cerrando las que se encontraren abiertas, y se pongan todas en tierra en el almacen, y execute lo demas que se previene sobre este asunto; con lo qual se conforma S. M., á exclusion de la circunstancia de que los géneros que se apresaren subsistan almacenados hasta el arribo de los galeones; porque es su real ánimo que esto solo se observe en el caso de aguardarse que lleguen á Cartagena los galeones dentro de medio año, ó un año quando mas tarde, despues de hecha la presa, y con aquellos géneros que no esten sujetos á pronta corrupcion, porque los que fueren de esta calidad, deberán venderse luego con las formalidades que propone el comercio, para evitar que se deterioren ó pierdan con la dilacion en expenderlos.

En el quinto capítulo se pide, que se manden reconocer los autos hechos por la diputacion del comercio, sobre no convenir la mutacion de la ciudad de Portovelo al sitio de S. Christobal, y que con los sólidos fundamentos se suspenda la execucion de la órden dada cerca de este punto en 12 de Junio de 1730. Y viene S. M. en que se haga el reconocimiento de los citados autos, para segun lo que resultare de ellos, tomar resolucion en quanto á que se suspenda ó no el cumplimiento de la mencionada real órden.

En el sexto se solicita, que el comercio de Filipinas con la Nueva España se limite á los géneros de especería, cera, loza, y texidos de algodon, prohibiendo enteramente la negociacion de los texidos de seda, y asimismo la seda en rama y beneficiada: sobre cuya instancia queda S. M. en tomar la providencia

con-

conveniente, para que el referido comercio de Filipinas con la Nueva España no perjudique al de este reyno, en quanto lo permita la precision de conservar y mantener aquellas islas, y los moradores de ellas.

En el séptimo se propone, que las salidas de las flotas del puerto de la Veracruz sea por fines de Mayo; y respecto de que la razon en que el comercio funda principalmente ser el referido tiempo el mas oportuno para hacerse á la vela desde aquel puerto, consiste en el atraso con que algunas de las anteriores flotas han partido del de Cádiz, y faltar tiempo en los pocos meses que demoran en la Nueva España para la venta y negociaciones de los géneros y frutos que conducen á aquel reyno, no queda que executar en esta materia, por tener mandado S. M. que la flota de este año salga indispensablemente de Cádiz en todo el próxîmo mes de Junio, y hallarse S. M. en ánimo de que se observe lo mismo en las succesivas.

En el octavo capítulo se propone, que los navios que se despacharen con azogues para Nueva España, no puedan llevar cera, papel, azafran, ni otros algunos géneros, á excepcion de los frutos de la tierra, como son aceytes, vinos y aguardientes: á cuya instancia ha venido S. M. en condescender, y quiere se observe lo referido exâctamente.

En el nono capítulo se pide, que no se permita la introduccion de aguardientes de Levante, y sobre este punto queda S. M. en dar las órdenes convenientes de lo que se hubiere de practicar en vista de las expedidas anteriormente tocante á él, y de los motivos que concurren para su observancia.

Por el décimo capítulo se solicita se den órdenes á los ministros de la Nueva España para que los quatro pesos del nuevo arbitrio, impuesto en cada barril de aguardiente, se cobre á la salida de la Veracruz por la tierra adentro, sin excepcion del que va para el consu-

sumo de México, y no á la entrada de aquel puerto, ni por los registros de las flotas : á cuya instancia ha venido S. M. en condescender, y se darán las órdenes correspondientes.

En el undécimo capítulo se pide, que se observe por los Oficiales Reales de la Veracruz, el abono de diez por ciento de mermas para la regulacion de las contribuciones de los caldos, como se ha practicado siempre. Viene tambien S. M. en que se execute en esta materia lo que pide el comercio, y se darán las órdenes correspondientes.

En el duodécimo se solicita que los nuevos impuestos sobre la grana fina, silvestre, vaynillas y añil, se cobren inviolablemente á la entrada en la Veracruz, y no á la salida : S. M. se conforma en que se practíque sobre este punto lo que pide el comercio, y se prevendrá lo conveniente para su cumplimiento.

Por el décimotercio se propone que el asiento de Avisos que está á cargo del comercio, no se innove en cosa alguna sobre la prohibicion de que lleven frutos, y que se mande que á la salida de Cádiz, y entrada en los puertos de la América, se les haga la mas rigurosa visita, y castigue severamente siempre que falten en algo á la observancia en esta providencia. Ha venido S. M. en que se observe puntualmente lo estipulado en el asiento de Avisos, á excepcion de la prohibicion de que lleven frutos, por haber manifestado la experiencia, que sin embargo de ella se han introducido en los que anteriormente se han despachado varias porciones de frutos ocultamente, y dexado de pagar los justos derechos que de ellos deben contribuir á la real hacienda; por cuyo motivo, y atendiendo á lo que tiene pedido el comercio en otro acuerdo de 5 de Diciembre próxîmo pasado : ha resuelto S. M. que los avisos que en adelante se despacharen sean de tan

cor-

corto buque, que ninguno llegue á cien toneladas, y que el comercio pueda cargar, de cuenta y riesgo de la comunidad de él, en cada uno de los que fueren á Tierrafirme doscientos quintales de fierro por lastre, y ochocientas botijas de vino, ó la porcion de aguardiente ú aceyte que no exceda en qualquiera de estos tres géneros al equivalente de las ochocientas botijas regulares de arroba y quarta, ademas de lo necesario para sus bastimentos y aguada; y que los que hicieren viage á la Nueva España solo lleven para su enjunque los mismos doscientos quintales de fierro, y para negociacion doscientos barriles de vino ú aguardiente, sin exceder en cantidad alguna, á fin que con el producto de estos géneros puedan subvenir de pronto á los gastos de carena, compra de pertrechos y bastimentos que necesitaren en la América, sin verse precisados á buscar para estos gastos caudal á premio, como ha sucedido en algunas ocasiones.

Por lo que mira al décimoquarto capítulo, que trata de que con los navios del asiento de negros, y permiso concedido á la compañía real de Inglaterra, se cumpla religiosamente todo lo estipulado, pidiendo se conceda á los diputados del comercio que se embarcaren en las flotas y galeones, facultad para que con los demas puertos, donde se introducen los negros del asiento, nombre personas de su satisfaccion que concurran con los Oficiales Reales y factores del asiento á su registro, embarazando la introduccion y saca de todo lo que fuere correspondiente á los capítulos de él, advirtiendo que estos actos han de ser los que regularmente se deben practicar en virtud de lo estipulado.

En el décimoquinto pide el comercio se prorogue la real facultad para continuar el mas prudente repartimiento sobre los caudales que vinieren de Indias, hasta extinguir los empeños en que se halla: y viene S. M. en condescender á esta instancia, con calidad de que

que se haga el referido repartimiento, precediendo dar cuenta á S. M. en cada ocasion del caudal que se necesitare para el expresado fin, y obtener su real aprobacion.

En el décimosexto se solicita, que la cuenta que debe dar el Consulado de la distribucion del importe del uno por ciento que se exîge para el gasto de los Avisos, y otros indispensables, cumpla con darla en junta de Comercio, para que éste nombre individuos que la reconozcan y aprueben, quedando el recurso á la real persona. Y viene S. M. en que se execute lo referido, pudiendo S. M. pedir y hacer reconocer estas cuentas siempre que hubiese motivo especial para ello.

Por el décimoseptimo se pide, que se mande observar todo lo establecido en el proyecto del año de 1720, sin que los Oficiales Reales pasen á abrir ni reconocer en las cargas y descargas de los navios pieza alguna de las que llevaren ó se pusieren á su bordo, contentandose los referidos ministros con reconocer en la descarga, que la partida de registro concuerda con la pieza que se recibe, y al tiempo de la carga, con poner la partida segun lo expresa la parte debaxo de relacion jurada; y si tuviesen noticia los expresados Oficiales Reales de que se introduce cosa en que se falte á lo dispuesto, den cuenta al Presidente del tribunal de la Casa de la Contratacion, para que se haga en España el reconocimiento, y castigue el exceso como previene el real proyecto. A cuya instancia ha venido S. M. en condescender.

En el décimoctavo se pide se manden observar literalmente en ambos reynos todas las reales deliberaciones de que el Comercio está en posesion, especialmente la comprehendida en Cédula de 10 de Octubre de 1725; declarando S. M. que los maestres de plata y permision hayan de estar sujetos al conocimiento privativo de las di-

diputaciones en las causas de averias é incidencias de comercio. Y viene S. M. en que se execute lo referido, con la diferencia de que hayan de concurrir los comandantes de flotas, galeones y azogues, con los diputados del comercio al conocimiento y determinacion de las causas de los maestres de plata de los navios de su armada sobre averias é incidencias de comercio, respecto de que siendo interesada en ellas la real hacienda, no deben ser los diputados los unicos jueces que entiendan en estas causas y las deliberen.

En quanto al décimonono, en que se pide facultad para que el Consulado haga proposicion y nombramiento de personas habiles y seguras en quienes recaigan los empleos de maestres de plata de los navios y azogues, y de otro qualquiera que se considere capaz de conducir tesoro á su vuelta de Indias, en la misma conformidad que lo executa en los de flotas y galeones, y que los diputados de estos y de aquellas, durante el tiempo que estuvieren en la América, tengan facultad de nombrar maestres de los navios guarda-costas, ú otros que se habilitaren para volver á España con caudales, y que en defecto de no haber diputacion entera, ó uno de los diputados puedan nombrarlos los apoderados de Cartagena, Veracruz y la Havana, cada uno en su distrito. Viene S. M. en conceder la referida facultad, con calidad de que para cada maestria de plata y permision proponga el Consulado tres personas de inteligencia, zelo y desinteres en primero, segundo y tercer lugar, á fin de que S. M. elija el que hubiere de servir este encargo, y si el nombramiento se hubiere de hacer en Indias, deberá la diputacion ú apoderados del Comercio proponer en la misma forma, otros tres sugetos al comandante de los navios en que fuere necesario el maestre de plata, para que este elija el que de ellos tuviere por conveniente.

Y en el vigésimo y último capítulo se solicita la apro-

aprobacion y ratificacion del nuevo reglamento, establecido en 23 de Noviembre de 1729, y las ordenanzas que incluye para el régimen y gobierno del comercio, especialmente la que habla del modo de admitir á los comerciantes y navegantes á las matrículas, y excluirlos de ellas, haciéndose estos actos con asistencia de los Cónsules, Consiliarios, Diputados, y demas personas que compongan el comercio. Y ha venido S. M. en condescender á esta instancia.

De todo lo qual me manda S. M. avisar á V. S. (remitiéndole al mismo tiempo la adjunta copia del citado acuerdo del comercio, firmada de mi mano) para que se halle en su inteligencia, y prevenga lo conveniente á la puntual observancia y cumplimiento de las expresadas reales determinaciones en la parte que le tocare.

Y respecto de la exâccion del enunciado quatro por ciento, debe verificarse en todos los navios que hubiesen venido y vinieren de la América desde 5 de Diciembre del año pasado de 1731, en que ese Comercio celebró la primera junta general para tratar de este negocio, fenecido en la que últimamente ha celebrado en el citado dia 29 de Marzo antecedente del presente año, de que resultó la execucion del citado acuerdo; me manda S. M. decir á V. S. haga exîgir el referido quatro por ciento de todos los navios que hubieren venido de la América desde el referido dia 5 de Diciembre del año próxîmo pasado, y de los que en adelante vinieren, á excepcion de la capitana de galeones que se espera del cargo del xefe de esquadra D. Manuel Lopez Pintado; porque en quanto á estos caudales debe entenderse la contribucion del servicio particular de siete por ciento que ya tiene ofrecido el Comercio, como se ha expresado, y practicó con los que vinieron en la almiranta; y ordena S. M. que V. S. manifieste al Consulado y comercio la real gratitud con que S.

S. M. queda por el zelo con que se han interesado en su real servicio en esta ocasion, esperando lo continuarán en las que se ofrecieren en adelante. Dios guarde á V. S. muchos años como deseo. Sevilla 28 de Abril de 1732. ⵘ D. Joseph Patiño. ⵘ Señor D. Francisco de Varas. ⵘ

NUMERO XVI.

Cédula de 20 de Septiembre de 1739, prohibiendo á los polizones el paso á América.

El Rey: Presidente, y Ministros asesores del tribunal de la Casa de la Contratacion á Indias. Por D. Pedro Fidalgo, Gobernador de la ciudad y provincia de Cartagena, se me dió cuenta en carta de 15 de Octubre del año de 1737, de que habiendose embarcado en en el navio comandante de los registros y guarda-costas (para ir á servir su empleo) observó que iba en él mucha gente sin licencia de ese tribunal, oficio, ni beneficio, á quien comunmente llaman polizones ó llovidos, los que (bien informado) halló que solo iban á las Indias por el nombre de ellas, y considerando que en los demas navios irian otros muchos de esta calidad, comunicó con el teniente general de galeones D. Blas de Lezo, seria muy conveniente que al tiempo del desembarque, embarazase el de estos polizones, y que en tomando posesion el referido gobernador de su empleo, dispondria un quartel donde ponerlos, y socorrerlos á fin de que no se perdiesen, infestando la república con sus vicios, á que los induce la necesidad, haciendo al mismo tiempo una recluta para formar el batallon que por mí se le habia mandado executar: y habiendo parecido bien el pensamiento al mencionado Lezo, luego que se previno el quartel, le re-

remitió setenta de dichos polizones, á quienes intimó que el que quisiese sentar plaza de soldado seria admitido, y que el que tuviese recomendacion para aquella ciudad se lo comunicase, pues hallandose ser sugeto que le pudiese mantener ó fomentar, se le entregaria con su recibo, y el que la llevase para otras provincias las presentase, para en caso de redundar en beneficio suyo, darle el permiso, y que aquel en quien no concurriese alguna de estas circunstancias serviria de soldado hasta que volviesen los navios; y habiendo recogido algunos otros, que en todos compusieron el número de ciento y setenta, puestos en el mismo depósito, é intimados de estas disposiciones, al que queria socorro se le daba, con la condicion de que si aquel á quien venia recomendado le sacaba, le habia de satisfacer, y sino que se quedase por soldado, en cuya forma sentaron plaza voluntarios sesenta y tres hombres de buena calidad, y los demas se fueron entregando baxo la obligacion expresada, y logró por este medio una tan buena recluta, é impidió que todos aquellos hombres no anduviesen vagabundos. Que aunque los polizones recogidos no fueron mas que ciento y setenta, no por eso dexó de ser mayor el número de los que llegaron, pero escondidos en los navios, y protegidos de la gente de ellos, no fué posible recogerlos todos, siendo cierto haber llegado á aquellos reynos Avisos que han conducido ochenta y ciento, y entre ellos (que es lo peor) algunos casados, muriendo unos al rigor de las necesidades, y otros á la intemperie de aquellos paises, por lo qual, y tener presente, que una tan freqüente extraccion de gente de estos reynos podria ser materia digna de la mayor reflexîon, concluyó pidiendo aprobacion de todo lo referido, y mi real órden para continuar lo mismo en semejantes casos, respecto de redundar de esta providencia dos beneficios, que son hallarse reclutada aquella tropa de bue-

buena gente, y la ciudad libre de las inquietudes, y robos que se han experimentado en iguales ocasiones. Y visto en mi Consejo de las Indias, con lo que dixo mi fiscal de él, y consultadome sobre ello, se ha tenido presente, que por todo el título 26. lib. 9. de la Recopilacion de Indias, y con especialidad en las leyes 1, 2, 3, 8, 9, 57 y 59, está prevenido que ningun pasagero pueda pasar á ellas sin mi licencia, ú de los referidos presidente y ministros de ese tribunal, y que á los que se encontrare embarcarse sin estas licencias, y las informaciones prescriptas en las leyes de dicho título, no se les permita el desembarque, y precisamente sean remitidos presos á estos reynos, con el fin de que no pasen vagabundos que puedan perturbar la paz y quietud en que deseo se mantengan sus naturales, para cuyo puntual cumplimiento está encargado particularmente á mi Virey de Nueva España, Presidente, y Audiencia de Tierrafirme, y á los gobernadores de los puertos, y sin embargo de ello, por el contexto de la carta del referido de Cartagena, se manifiesta la repetida omision que hay en ese tribunal y puertos de Indias en no impedir el desembarque de semejantes polizones, con conocida transgresion de tan reiteradas prohibiciones, no obstante las prevenidas penas en que incurren los contraventores, sin advertir el daño que ocasionan de la despoblacion de España con el contínuo pasage de semejante gente, y de los perjuicios que pueden seguirse en las Indias, pues no teniendo oficio ni renta, forzosamente se entregan al hurto, por lo qual he resuelto (entre otras cosas) preveniros de todo lo referido, y extrañaros el poco cuidado que teneis para evitar semejante desórden, pues en solos seis navios que se despacharon á Tierrafirme, se hallaron introducidos ciento y setenta polizones, sin los que se supone no haberse allá reconocido por tales. Y conviniendo dar providencias para evi-

evitar en lo venidero tan reiterada contravencion á mis reales órdenes, os ordeno y mando, que en adelante observeis con el mayor rigor lo dispuesto en las citadas leyes, sin dispensar en ellas, ni permitir semejante desórden, porque de lo contrario tomaré una severa resolucion; advirtiendoos que dispongais se haga impresion en quaderno aparte del título de pasageros, con insercion á la letra de las leyes que en él se contienen, y que se precise á los capitanes y oficiales de marina, y demas personas que pasan á las Indias lo lleven, y observen lo que tengo mandado, para que no puedan alegar ignorancia; y asimismo he resuelto, que á los capitanes de navios (en los quales no puede dexar de haber descuido ó consentimiento) se les recargue especialmente este cuidado, con la obligacion de que á los que en alta mar descubrieren haberse introducido en sus navios, los entreguen presos en el primer puerto donde llegaren de la América, con relacion del número, y nombres de ellos al gobernador, quien tendrá obligacion de remitirlos presos con ella á esa Casa, y escribir al mi Consejo en la misma ocasion, enviando copia de la relacion, y que quando el capitan vuelva á Cádiz, presente un tanto de la que dexó al gobernador ó gobernadores de aquellos puertos, para que se haga el cotejo, y se sepa asimismo el que cumple con la puntual observancia de mis reales órdenes, tan importantes al bien público de estos y aquellos reynos; y que en las licencias que se dieren para embarcarse, se prevenga el que hayan de hacer juramento todos los que van empleados, ó con qualquier otro licito pretexto á las Indias, de no intervenir, consentir ni disimular cosa alguna en contravencion de esta mi real deliberacion; de todo lo que he querido advertiros para su mas puntual y efectivo cumplimiento, y así lo tendreis entendido, que tal es mi voluntad.

NU-

NUMERO XVII.

Real Cédula de 18 de Junio de 1758 ordenando á la Audiencia de la Contratacion de Cádiz que observe inviolablemente la resolucion tomada á fin de no permitir el pase para Indias á los polizones en los navios de la carrera.

El Rey: Presidente y Oidores de mi Real Audiencia de la Contratacion á Indias, que reside en la Ciudad de Cádiz. Hallándome con seguras noticias de que contra lo prevenido en las leyes, y respectivas reales órdenes se ha continuado en esa misma ciudad el inveterado perjudicial abuso de embarcarse polizones ó llovidos en los navios que salen para los reynos de la América; y al presente con mas exceso, pues solo de los que conducia el nombrado S. Rafael, que en 26 de Enero de este año salió de ese puerto para los del mar del Sur, se dexaron en Canaria 63, sin contar el gran número que se sacaron al tiempo de hacerse á la vela, habiendo acreditado la experiencia que sin embargo de las providencias que tiene dadas esa Audiencia en cumplimiento de la real Cédula de 20 de Septiembre de 1739 no se ha podido impedir el pase de los referidos polizones, cuyo desorden, ademas de ser en contravencion de las expresadas leyes, es igualmente en detrimento del Estado, y causa pública, y conviniendo evitar, y cortar de raiz estos perjuicios: He resuelto, á consulta de mi Consejo de las Indias de 12 de Mayo próxîmo pasado, se hagan los castigos exemplares correspondientes en los que resultaren, y se descubran culpados en semejante delito, y no siendo fácil su averiguacion quando se pasan las visitas de los navios al

al tiempo de su salida para los puertos de aquellos reynos, porque en este acto se ocultan ó introducen tal vez despues de haberse executado auxîliados por interes, favor, y otros respetos de los mismos que los llevan, ó consienten, mando que en lo sucesivo todo Capitan ó Maestre de navio mercante que navegáre con registro de ropas, ó frutos, y el que fuere de escribano tenga la obligacion de pasar otra con el mayor cuidado y formalidad á los ocho dias de su navegacion de toda la gente que estuviere á su bordo, añadiendo á continuacion de la de salida una razon individual de las licencias, ministerios, ó plazas con que fueren, y entreguen presos los que se hallaren sin ellas á su arribo en el puerto de su destino, como está prevenido por la enunciada Cédula de 1739; cuya visita original firmada de testigos, que deberan ser las personas de mas autoridad que vayan en la nao, la tenga asimismo de presentarla á la vuelta de su viage, y en el acto de efectuarse la de la venida, debaxo de la pena de 500 ducados de plata por su contravencion, que se les deben prontamente exîgir de sus bienes con aplicacion á mi real Cámara y Fisco, en inteligencia de que si se verificase el mas leve fraude en la pureza de esta diligencia, serán ademas de esto castigados con las correspondientes á tan grave delito: y mediante que sin consentimiento del Contramaestre ó Guardian no es regular se introduzcan semejantes personas, se les haga saber á estos por la escribanía de Cámara por donde fuere admitido el navio, que no las permitan, ni consientan con ningun pretexto, y el particular cuidado que han de tener en descubrir los que subrepticiamente se introduxesen con la obligacion precisa de manifestarlos, y entregarlos al tiempo de executarse la visita de salida: y para que con ningun pretexto aleguen ignorancia, se fixe por la misma escribanía en el palo mayor de la nao esta resolucion al tiempo de hacerse la del cumplimien-

 to

to de obras, y sin mas justificacion que la del mismo hecho de encontrarse en el viage qualquiera de los enunciados polizones, se multe á los citados Contramaestre y Guardian en perdimiento de sus soldadas con la aplicacion que queda explicada, las que tampoco podran cobrar á su tornaviage, hasta haber hecho constar primero á la persona, á cuyo cargo corriese su pago por testimonio de la propia escribanía no resultarles cargo alguno en la visita de venida en la referida obligacion, entendiendose esto separado de las demas penas impuestas por las mencionadas leyes, real Cédula, y autos de gobierno de esa Audiencia, si se justificare que han cooperado, ó sido autores principales en llevar ó introducir los enunciados polizones; y á mayor abundamiento se entregará copia de esta mi real resolucion á todos los Maestres y Escribanos, como se practica con las instrucciones de lo que han de observar en el cumplimiento de sus respectivos oficios, á fin de que tampoco tengan pretexto de alegar ignorancia; y encargo muy particularmente á esa Audiencia la puntual observancia de lo prevenido en las mencionadas leyes del tít. 26. y á los ministros que fueren destinados para las visitas de los navios, las executen con la mayor vigilancia, cuidando mucho de que no se introduzcan, ni oculten en ellos los tales polizones ó llovidos, y si los descubrieren ademas de imponerles luego las penas correspondientes para escarmiento de los otros, haran la mas exâcta averiguacion de los que hubieren cooperado á la mencionada introduccion, ya sea permitiendolo, ayudandolos, encubriendolos, disimulandolos, ó de otra qualquiera manera, y que á los que resultan reos de este gravisimo delito, les impongan tambien irremisiblemente las que estan establecidas por las mismas leyes, dando cuenta al expresado mi Consejo de lo que se executase, y de los primeros exemplares que se hicieren; y dirigiendose mi real ánimo, é intencion á prohibir ab-

absolutamente el pase de semejantes personas, os concedo á vos el Presidente la facultad correspondiente para que separado de lo que está prevenido, y mandado sobre esta importancia por las enunciadas leyes, reales resoluciones, y las ordenanzas de marina, señaladamente en la 25 y 26 del tratado 6. tít. 4. tomeis todas las demas providencias que estimareis precisas, y considerareis puedan conducir para remediar tan perjudiciales excesos en los casos particulares que ocurran á fin de que por este medio se escusen ahora, y en adelante las dudas, y dilaciones que de lo contrario podrian suscitarse, y no es fácil que siendo singulares, ó no previstas se tengan presentes; advirtiendoos que en estos debereis dar cuenta al referido mi Consejo de los motivos que os hubieren movido á tomarse alguna extraordinaria providencia: y en su conseqüencia os ordeno, y mando observeis, y cumplais, y hagais se observe y cumpla inviolablemente esta mi real resolucion, segun, y en la forma que va expresado; por ser así mi voluntad. = Fecha en Aranjuez. =

NUMERO XVIII.

Por varias leyes del tít. 26. lib. 9. de la Recopilacion de las Indias está mandado, que ningun natural ni extrangero pase de estos á aquellos dominios sin expresa real licencia: que los Generales, Capitanes, Oficiales y ministros de armadas y flotas, y otros que llevaren ó encubrieren pasageros sin licencia, incurran en pena de privacion de oficio, y perdimiento de todos sus bienes con aplicacion á la real Cámara á excepcion de la quinta parte que debe darse al denunciador.

En las ordenanzas 25 y 26 de las de marina, tratado 6. tít. 4. en los artículos 10. y 11. del reglamen-

to

to del comercio libre de 12 de Octubre de 1778, y en otras varias órdenes posteriores está mandado lo mismo: sin embargo de lo qual, y del cuidado de los Jueces, y demas encargados en su observancia, no ha podido remediarse enteramente el daño, y se han embarcado sin licencia muchos naturales de estos reynos, y algunos extrangeros, en manifiesta contravencion de tan repetidas y sabias reales disposiciones, como acaba de verificarse en el navio S. Fermin, de la compañía guipuzcoana, que salió del puerto del Pasage para el de la Guayra, que habiendo arribado por tiempo contrario en el mes de Noviembre próxîmo pasado, fueron aprehendidos diez y siete solteros, de diferentes edades y vecindades, que se transportaban fraudulentamente; á quienes, en vista de los autos formados por el Juez de Arrivadas de S. Sebastian, ha resuelto S. M.: que estos, y todos los polizones que se embarcaren y aprehendieren en las naves destinadas á aquellos dominios sean de guerra ó mercantes, y tanto en España quanto en América, se apliquen irremisiblemente á servir ocho años en los cuerpos fixos de Indias siendo solteros, y si fueren casados, que se destinen á pobladores en las Floridas ó islas de Trinidad, Puerto Rico y Santo Domingo, conduciendo á donde se apliquen sus mugeres é hijos de cuenta de la Real Hacienda.

Y si se justificare que los Comandantes Capitanes, y demas que van expresados, de los buques en que fueren hallados los polizones, consintieron ó concurrieron de algun modo á su embarco, costearán el pasage y manutencion de ellos á los respectivos destinos, ademas de las penas comprehendidas en las citadas leyes, ordenanzas de marina, y reglamento del comercio libre.

Para que ninguno pueda alegar ignorancia quiere S. M. que esta soberana resolucion se publique solemnemente en ese puerto y su provincia, como tambien

en

en las Indias. Dios guarde á V. muchos años. S. Ildefonso y Septiembre 10 de 1785. = Joseph de Galvez.

NUMERO XIX.

El Rey: en carta de 29 de Enero próxîmo pasado dió cuenta la extinguida Audiencia de Contratacion de Cádiz de la remesa hecha á aquel puerto por la Sala del Crimen de México de D. Manuel Garcia, marido de Doña María Rubin de Celis, naturales del lugar de Celis, montañas de Santander, y Valle del rio Nansa, con el objeto de que viva maridablemente con ella, y de consiguiente de que le estreche á que lo execute inmediatamente por haber pasado sin su licencia auténtica y formal al reyno de Nueva España, y acompañando el expediente formado en el asunto, manifiesta la Audiencia de Contratacion el fundamento que le asiste para dudar si ha de ponerlo en execucion, ó destinarle con su muger, é hijos á que pueble las Floridas, ó islas de Trinidad, Puerto Rico, y Santo Domingo con arreglo á lo dispuesto por la real órden de 10 de Septiembre de 1785, pues hallandose convencido de verdadero polizon, por lo qual debe dirigírsele á uno de dichos parages con la referida Doña Maria Rubin de Celis, y sus hijos si los tuviere, segun se previene literalmente al fin del capítulo 2. de la misma real órden, no se atrevia á practicarlo por no decidirse expresamente en él si se ha de observar esto solo en el caso de que las mugeres, é hijos convengan en acompañar sus respectivos maridos, y padres, ó tambien en el de que se resistan á ello, concluyendo con la súplica de que fuese servido declarar el genuino espíritu de la citada real órden de 10 de Septiembre de 1785 para su gobierno en el presente caso, y demas iguales

que

que en lo sucesivo se ofrezcan. Y habiéndose visto en mi Consejo de las Indias con lo expuesto por mi Fiscal, y consultádome sobre ello, mediante á que la referida real órden de 10 de Septiembre de 1785 para el castigo de los que pasan á Indias sin licencia, no pudo comprehender al mencionado D. Manuel Garcia por no constar haberse publicado en Cádiz esta nueva disposicion penal quando se embarcó, he resuelto se expida carta-órden al Presidente Juez de Arrivadas, y Alzadas de aquel puerto, como se ha executado en 6 de Julio último, previniendole haga intimar inmediatamente á dicho D. Manuel Garcia, preso en la cárcel de aquella ciudad por remision de la Sala del Crimen de México, vaya á hacer vida maridable con su muger Doña Maria Rubin de Celis, y que envie certificacion de la Justicia del lugar donde residiere de haberlo executado dentro del término competente que le señale. Y asimismo he venido en declarar que la mencionada real órden se entienda solo con los polizones solteros, y de ningun modo con los casados, con los quales se observe lo prevenido en las leyes, y reales disposiciones anteriores por los gravísimos inconvenientes que pueden seguirse, ya sea de compeler á las mugeres inocentes á que sigan á sus maridos, ya de divorciarlos perpetuamente si se dexa á la voluntad de ellas, como es justo, el seguirlos; y en su conseqüencia mando á mis Vireyes, Audiencias, Gobernadores, y demas ministros de mis dominios de Indias, é islas Filipinas, y á los Jueces de Arrivadas, y demas Tribunales de estos de España á quienes corresponda el cumplimiento de la referida mi real determinacion, la guarden, cumplan, y executen, y hagan guardar, cumplir, y executar, por ser así mi voluntad. Fecha en Madrid á 15 de Septiembre de 1790.

Para que en los reynos de Indias, é islas Filipinas, y estos de España se observe lo resuelto por V. M. acer-

ca

ca de que lo prevenido en la real órden de 10 *de Septiembre de* 1785 *sobre el castigo de los que pasan á Indias sin licencia, se entienda solo con los polizones solteros, y de ningun modo con los casados.*

NUMERO XX.

Real despacho de 21 *de Enero de* 1735 *para el despacho de flotas y galeones.*

El Rey: por quanto la experiencia ha manifestado, que las justas y repetidas providencias, aplicadas en todos tiempos para alivio de los comercios, así del reyno del Perú, Tierrafirme, y demas provincias de aquellos dominios, como del reyno de Nueva España, islas de Barlovento, no han sido bastantes para remediar los abusos de los furtivos, é ilicitos tratos que se han practicado en aquellas partes, ni á proporcionar el tráfico y curso de que vayan y vuelvan las armadas de galeones y flotas con la regularidad que conviene á mis reales intereses, y al beneficio comun de los comercios de estos, y aquellos reynos: atendiendo á ocurrir al remedio, que tanto importa, y á que se eviten las grandes demoras que hasta aquí se han tocado; mandé que los Comercios de España, y el Perú destinasen Diputados que en su nombre representasen lo que cada uno tuviese que alegar, y exponer para aplicar las providencias necesarias á su lógro; y en su cumplimiento, habiendo elegido el de España por su Diputado á D. Joseph Lopez Pintado, Consul de la Universidad de cargadores á Indias, y el del Perú á D. Juan de Berría, se exâminaron de mi real órden por ministros de integridad, celo y experiencias, todos los puntos que en diferentes re-

representaciones propusieron, y las instancias hechas en nombre de sus respectivos Comercios: y enterado de quanto en asunto tan importante se ha puesto en mi real consideracion, he resuelto lo siguiente.

I. Lo primero, que se suspenda el despacho de galeones á Tierrafirme por ahora, y hasta tanto que vengan generales y seguras noticias de haberse concluido enteramente la salida de los rezagos que subieron los individuos del comercio de España á la ciudad de Lima, y quedaron exîstentes en Panamá de los últimos galeones despachados de Cádiz en Junio del año pasado de 1730, y de haberse quitado la principal causa de los ilicitos comercios; pero si en este intermedio de tiempo conviniere enviar navios de registro con ropas á Cartagena, solo para el abasto de su provincia, la de Santa Fé, y demas de aquel departamento, por constar con evidencia tener absoluta falta de ellas, dexo reservado á mi real arbitrio el mandar se ponga esta providencia en práctica con las limitaciones y prohibiciones necesarias: y si antes de darse esta disposicion, ó sucesivamente vinieren noticias del Virey del Perú, y Consulado de Lima, y tambien de la Diputacion del Consulado de España, que se halla en aquella capital, manifestando haber falta de géneros en aquel reyno, mandaré, que á proporcion del estado en que estuviere aquel comercio, se despachen á Portovelo los navios que fueren necesarios con registro del surtimiento de ropas que faltare: y ha de ser de la obligacion del comercio del Perú el concurrir por medio de sus apoderados á la Corte, para que con el ministro que yo nombrare, se determine el buque á punto fixo de que se deberán componer los futuros galeones, y los tiempos en que habran de salir de España para Portovelo, á fin de evitar las perjudiciales conseqüencias que de lo contrario pueden resultar; y si fuere de mi real agrado, que asista la parte del comercio de España

á.

á esta concurrencia, lo mandaré prevenir con la anticipacion competente.

II. Que para evitar las perjudiciales demoras que se han ocasionado hasta ahora á los navios de galeones en los viages anteriores, y estando establecido salgan avisos desde Cádiz á Tierrafirme de tres á quatro meses para tener ciertas y freqüentes noticias del estado del reyno del Perú, y corresponderse con acierto ambos comercios, mando que siete meses antes que salgan á navegar los galeones que se hubieren de enviar á Tierrafirme, se despache un Aviso con la noticia de la partida de ellos; por considerarse necesitará precisamente del tiempo de cinco meses para llegar á Portovelo, subir los pliegos á Panamá, y remitirse desde aquel reyno á Lima, y los dos meses restantes para el despacho de las negociaciones, é intereses de aquellos comerciantes, y salir del Callao la armada del Sur; con lo qual podrá esta hallarse en el puerto de Perico de Panamá, con corta diferencia, al mismo tiempo que los galeones en Cartagena; y que dos meses despues de haberse hecho á la vela el primer Aviso, salga otro con la ratificacion de esta noticia, respecto de tenerse presente, que los pliegos de este último aviso llegarán á Lima estando ya para salir á navegar la Armada del Sur, y que se animarán con esta seguridad los individuos de aqüel comercio, y los de las provincias de Tierrafirme á hacer su viage sin dilacion; cuya providencia ha de servir de regla al Virey del Perú para dar y promover con la eficacia correspondiente las demas que pendan de su inspeccion, concernientes á este asunto: y el Consulado, y Comercio de España deberá tenerlo así entendido para concurrir á todo quanto le tocare, y sea de su obligacion en esta parte, haciendo sobre ello las representaciones que segun los casos, y tiempos fueren precisas, é indispensables.

III. Que para alentar, y fomentar las minas que se

benefician en el reyno del Perú, y facilitar toda la atencion posible al gremio de los mineros, y rescatadores de plata y oro de aquel reyno, y consiguientemente al comercio y vasallos de estos y aquellos dominios, se recaude de la plata que se sacare de sus minerales el diezmo, en lugar del quinto que hasta el presente se ha exîgido; bien entendido, que lo que en lo antiguo era de cinco marcos de plata uno, es mi real ánimo se recaude ahora de diez uno de los referidos marcos de plata; y que por lo que toca al oro, se cobre un veinteavo, que corresponde á un cinco por ciento en la misma conformidad que se observa, y practíca actualmente, segun y como tengo declarado uno, y otro por decreto de 20 de Diciembre del año próxîmo pasado de 1734, y sobre consulta de mi Consejo de las Indias de 10 de Enero del presente año, por el qual se expedirán los despachos convenientes á su cumplimiento.

IV. Teniendo presentes los grandes perjuicios que se han ocasionado al comercio de España, con el motivo de las gruesas cantidades de caudales que se remiten á Europa, y muchas de ellas por caminos extraviados por los vecinos del Perú, Tierrafirme, y Nueva España, para emplearlos en mercaderías, y conducir estas en los galeones y flotas, con perjuicio de mis reales intereses (como la experiencia lo ha manifestado) y particularmente en el despacho de los galeones del año pasado de 1730, ocasionandose de esto el haber falta de caudales para levantar las cargazones en las ferias, y notable detencion en el retorno de las Armadas á estos reynos, prohibo que desde ahora en adelante se remitan caudales algunos por comerciantes de los reynos del Perú, y de Nueva España, para empleos de pura negociacion; por los graves daños que se han observado, de que embarcandose de cuenta de los referidos individuos de los comercios del Perú y Nueva España en las flotas

tas y galeones el tercio, ó la quarta parte de la carga en géneros escogidos, y del principal consumo, quedan en la misma cantidad perjudicados los de España, ademas de otros inconvenientes que en el manejo, y práctica de su despacho se han originado; y en conseqüencia de esta disposicion, ordeno asimismo no se permita que los individuos del comercio de España lleven de su cuenta á Lima, y demas provincias del Perú las ropas, y efectos que conduxeren en galeones, porque los han de despachar precisamente en el parage diputado para celebracion de las ferias, practicandose respectivamente lo mismo con los que transportaren en las flotas de Nueva España, porque solamente han de internar sus cargazones hasta el pueblo de Jalapa, en el qual se han de celebrar las ferias de las flotas como está determinado; y mando que asi se observe inviolablemente, y que por el Consejo de Indias, ni otro qualquier ministro se admita representacion, ni reclamacion alguna, que sobre lo que queda expresado en este capítulo intentaren hacer los Consulados de España, Lima y México, por mirar las que se executaren á pervertir el mejor acierto de esta importancia por el fin de particulares intereses, sin atender al mejor real servicio, y al bien de la causa comun; con advertencia que contra los que lo intentaren, se pasará al castigo y multas, en la conformidad que sea mas de mi real agrado.

V. Que la flota de Nueva España, que deberá salir de Cádiz para Veracruz á fines de Junio del presente año, y las demas que sucesivamente se despacharen, no ha de exceder su buque, por ningun caso, pretexto, ni motivo, de 3⊕ toneladas, verificandose estas indispensablemente en siete navios marchantes; y quando mas hasta el número de ocho, si sus buques fueren medianos, ó no suficientes para el completo de este número; á fin de que en esta forma tenga cumplido efecto la

 plan-

plantificacion, y curso establecido en el año de 1717, de que las ferias se celebren en el pueblo de Jalapa; con prevencion que en el expresado buque se han de incluir los permisos concedidos al Colegio Seminario de S. Telmo de Sevilla, y á la regia Sociedad de aquella ciudad, como tambien los demas permisos que hubiere en la presente ocasion de flota, y tuvieren antelacion á las toneladas aplicadas, y pertenecientes á los interesados en el valimiento de la flota de Vigo por órden del año de 1726; porque estas toneladas han de ser privilegiadas como lo tengo resuelto; y el resto de los citados permisos hasta las 3∂ toneladas de esta primera flota, se ha de proratear en la misma conformidad que se executó en la flota que salió de Cádiz el año pasado de 1732, no debiendo ser su venta tan exôrbitante que imposibilite á los dueños de navios el avio de ellos; y ademas del buque, que viene aplicado para los marchantes, se ocupará el que se pudiere cargar en Capitana, Almiranta, y Patache que han de servir de convoyes á las flotas; cuya disposicion mando quede asentada, y establecida desde ahora en adelante por regla fixa, y permanente, sin alteracion alguna; y para que no se vicie con pretextados fines, ni otros motivos, pretendiendo aumentacion de buque, ademas del que quede arreglado y prevenido, se sacarán por el propio hecho de la contravencion á cada Cónsul de los que compusieren el Consulado de la Universidad de cargadores á Indias, por cada una de las ocasiones en que se executare, 3∂ pesos de á ocho reales de plata por via de multa; y los individuos del comercio, que en junta, ó separadamente hicieren instancia al Consulado de palabra, ó por escrito, ú á otro qualquiera tribunal, para que haga la referida representacion, ó recurso en este punto, han de incurrir en la misma multa de 3∂ pesos; bien entendido, que se ha de exîgir de sus propios caudales, y que por ningun caso se ha de permitir, ni

con-

consentir se saquen de la bolsa comun del comercio las cantidades que importaren las referidas multas; á cuyo fin, y para que con otro pretexto no se incluyan en las cuentas de los dispendios que hace el Consulado, y se toman por los mismos individuos de la comunidad del comercio, concedo facultad al Presidente del tribunal de la Casa de la Contratacion á Indias, para que en los casos que vienen prevenidos haga sacar, y saque el importe de las expresadas multas de sus mismos caudales, y disponga que se depositen en la tesorería de marina para los gastos de ella, segun las órdenes que á este fin se le comunicaren.

VI. Que para el repartimiento del buque de las 2∂ toneladas, que deben separarse para todo género de mercancía de las 3∂, que han de tener los navios marchantes de las flotas de Nueva España, y las que pudieren incluirse en Capitana, Almiranta, y Patache, se junte precisamente el Consulado con el Presidente del tribunal de la Casa de la Contratacion al tiempo que fuere conveniente, y que así congregados, y no de otra forma, lo executen con toda justificacion, empezando primero por los cargadores matriculados, segun el establecimiento del Comercio, mandado observar el año pasado de 1729, y á los habilitados por el Consulado á proporcion, y á corta diferencia del caudal que cada uno tuviere; cuya especulacion deberá hacerse siempre con anticipacion de tiempo para el mejor lógro de su práctica; y sucesivamente en segundo lugar han de entrar los que en virtud de mi real órden estan connaturalizados, y habilitados para poder cargar, y comerciar en flotas y galeones: y porque los riesgos de los géneros mas preciosos se hacen por lo regular en los navios de guerra de mi real armada, se deberá hacer el mismo cálculo, para que á todos se les dé parte en este buque, precediendo, para el mayor acierto de uno y otro, que el referido Presidente

del

del tribunal de la Contratacion, y el Consulado tomen los mas verídicos, y legales informes que para la práctica de este caso se requiere de personas del mismo comercio, de verdad, buena intencion, y conciencia; con prevencion que executado este repartimiento en los términos mas probables, y posibles á la regularidad, y método fixo que conviene, y habiendose hecho público, y distribuidas las papeletas firmadas del mencionado Presidente y Cónsules en que se declare lo que á cada individuo se le repartió, no se ha de admitir por ningun motivo, ni pretexto, queja, ni recurso para alterar lo que en esta forma se dispusiere, y determinare, porque es mi real voluntad se observe puntualmente para embarazar se siga el perjuicio del atraso en los despachos y salidas de Cádiz de las Armadas de flotas y galeones, á los verdaderos tiempos en que deben executarlo; y para que no se alegue ignorancia, se hará saber y prevenir al Comercio al tiempo de la publicacion del repartimiento, y á los Maestres de los navios de mi real armada, y marchantes quando den las fianzas de sus maestrías; porque tambien prohibo á estos puedan fletar mercadurías algunas, sino es tan solamente las correspondientes al repartimiento que se hiciere, y constare de las papeletas firmadas que se les presentaren, baxo las penas sujetas á mi real arbitrio, pues solo han de quedar á su eleccion, y para su beneficio los enjunques de que habrán de usar para cargarlos de su cuenta, ó darlos á quien les convenga.

VII. Las 1∂ toneladas, que se han separado en la forma expresada de las 3∂ de que deben componerse las flotas de Nueva España, se han de verificar precisamente en frutos del pais; y correspondiendo los dos tercios de ellas al comun de cargadores, cosecheros de la ciudad de Sevilla, se ha de hacer la reparticion de este buque por el Presidente del tribunal de la Contra-

tratacion, y el Consulado de la Universidad de cargadores á Indias, entre los referidos cosecheros con premeditado zelo y justificacion; y el otro tercio de las expresadas 1@ toneladas á los cosecheros de la ciudad de Cádiz, y demas lugares de su contorno, que estuvieren comprehendidos en el repartimiento que se hizo en conformidad de su privilegio en la antecedente flota, que salió á navegar en el año pasado de 1732, para que con este equilibrio carguen todos con proporcion, y en especial los frutos del pais: y que el flete de estos frutos, ya sea embarcado en pipas ó barriles, botijas de arroba y quarta, y botijuelas de á media arroba de aceyte, no se altere por ningun motivo ni pretexto de lo practicado y arreglado en la referida flota; y mando que en esta conformidad lo recíban los Maestres, y que no se les permita hagan las extorsiones que por lo pasado se han experimentado; con advertencia, que si por ellos hubiere alguna avería, ha de ser irremediablemente de su cuenta.

VIII. Que para quando llegue el caso de despacharse los primeros galeones, ú otros navios sueltos á Cartagena y Portovelo, se guarde, y observe para con ellos el mismo método, y práctica que se prescribe en el art. 7. tocantes á las flotas de Nueva España, de que el repartimiento del todo de sus buques para cargar en ellos las mercadurías, se haga por el Presidente del tribunal de la Contratacion, y el Consulado de la Universidad de cargadores á Indias, respecto de que en quanto á frutos hasta ahora no hay, ni ha habido práctica ni privilegio alguno de cosecheros en los viages de Tierrafirme.

IX. Y que para reparo de los graves perjuicios, y pérdidas que el comercio ha experimentado en las quiebras que han executado muchos individuos, que se han incluido á ser dueños, y Maestres de navios, suponiendo hallarse con fondos para estas negociaciones, y

con

con el sobreescrito de tener navio, se les facilita lo necesario á costa de grandes premios é intereses, que no pudiendolos soportar la negociacion que emprenden, se imposibilitan de satisfacerlos; y se pierden principales y premios, se observe y practique la regla de que por el tribunal de la Casa de la Contratacion se dé traslado al del Consulado, del navio, ó navios que se le presentaren, ya sea para flotas, galeones, ó agregacion de azogues, ó bien registros sueltos, para que el referido Consulado informe si los dueños, y Maestres de los mencionados navios son personas de caudal, y crédito conocido, á fin de que con este debido y pleno conocimiento se puedan habilitar sin que el comercio llegue á experimentar grave perjuicio en los caudales que les supliere (en caso de necesitarlos) y se evite tambien qualquiera otro daño que sea contrario al cumplimiento de esta disposicion: y porque entre las ordenanzas que tiene el Consulado para su gobierno, hay una en que se prohibe, que ningun Maestre de los navios marchantes de la carrera de Indias (admitidos á registro) puedan tomar dinero á riesgo para la habilitacion de su navio, sin que preceda presentarse en aquel tribunal (por medio de un pedimento) para que se le conceda permiso de tomar en virtud de él, el caudal que se le arreglare, mando se lleve á debido efecto, y execucion esta ordenanza, y que en caso necesario se apremie á los Maestres por el Consulado en la forma conveniente para que pidan la licencia necesaria, á fin de que se les dé el expresado permiso, y se venga por este medio en conocimiento de los verdaderos empeños, y débitos que hubieren contraido, y queden con la anterioridad en los pagos los individuos que subministraren su caudal debaxo del permiso que se le diere.

Por tanto mando á los de mi Consejo de las Indias, al Presidente, y tribunal de la Casa de la Contratacion

cion á ellas, al Consulado de la Universidad de cargadores á Indias, á mis Vireyes del Perú, y Nueva España, á los Comercios de España, y de los reynos del Perú, y Nueva España, y de las demas provincias del reyno de Tierrafirme, á los Gobernadores, Corregidores, Oficiales reales, Alcaldes mayores, Cabildos, Jueces, y justicias del territorio comprehendido en las gobernaciones donde llegaren las armadas de flotas, galeones y navios sueltos, y donde tuvieren su residencia los expresados Comercios, y á los Generales, Comandantes, Intendentes, y Ministros de los navios, y esquadras de mi armada naval que se despacharen á la América en flotas, galeones, ó con otro destino, y demas personas con quien pueda tener incidencia, ó conexîon, parte, ó el todo de lo que viene referido, presentandose ante ellos, ó qualquiera de ellos este mi despacho, ó copia autorizada de él, observen, cumplan, y executen todo su contenido, cada uno en la parte que le tocare sin faltar, ni contravenir á ello en manera alguna, que así es mi voluntad, y conviene á mi real servicio, al bien comun de mis vasallos, y comercio de la carrera de Indias. Fecho en el Pardo á 21 de Enero de 1735. = YO EL REY. = D. Joseph Patiño. =

NUMERO XXI.

Deroga lo dispuesto en el capítulo 4. de la real cédula de 21 de Enero de 1735, y declara el modo y forma con que los individuos del comercio de Nueva España pueden remitir sus caudales y frutos, y facilitar los retornos.

El Rey: por quanto por D. Joseph de Reynoso Mendoza y Luiando, en nombre del Prior y Cónsules del tribunal y comercio del Consulado de la ciudad de México, se me ha representado que por el capítulo 4. del despacho expedido en 24 de Enero del año pasado de 1735, sobre varias proposiciones hechas en nombre de los comercios de España, y del Perú para el despacho de flotas y galeones, está prohibido se remitan caudales algunos por comerciantes de los reynos del Perú, y de Nueva España, para empleos de pura negociacion por los graves daños que se han observado de que embarcandose de cuenta de los individuos de los referidos comercios en las flotas y galeones el tercio, ó la quarta parte de la carga en géneros escogidos, y del principal consumo, quedaban en la misma cantidad perjudicados los de España ademas de otros inconvenientes que en el manejo y práctica de su despacho se habian originado, ordenandose asimismo no se permitiese que los individuos del comercio de España lleven de su cuenta á Lima, y demas provincias del Perú las ropas y efectos que conduxeren en galeones, porque los habian de despachar precisamente en el parage diputado para la celebracion de las ferias, practicandose respectivamente lo mismo con los que transportaren en las flotas de Nueva España; porque solamente han de internar sus cargazones hasta el

el pueblo de Jalapa, en el qual se han de celebrar las ferias de las flotas como está determinado: advirtiendose tambien que contra los que intentasen solicitar se pervirtiese esta importancia, se pasaria al castigo, y multas en la conformidad que fuese mas de mi real agrado. Que de subsistir esta prohibicion y establecimiento resultan, y se siguen graves perjuicios, así á mi real Erario, como á los dos comercios de España y México, y por conseqüencia el lastimoso daño de la causa pública del uno y otro reyno, exponiendo difusamente las razones, motivos y fundamentos que lo comprobaban si permaneciere la referida providencia, y entre ellas la del indecible quebranto que experimentan ambos comercios por la precisa dependencia que tienen entre sí, pues recaerá esta nueva utilidad en los comerciantes extrangeros sobre las muchas que logran, quienes en tal caso embarcarán de su cuenta en flotas aquella corta porcion de mercaderías y géneros que de la suya pueden haber conducido hasta ahora los de Nueva España, á que se añade que lo referido contribuirá á la destruccion y ruina de los vasallos de aquel reyno, y á la universal decadencia, porque empobreciendose todos, como necesariamente sucederá por la absoluta falta de comercio fuera de sus provincias, cesará el avio de los mineros, y la saca y beneficio de las platas y ricos tesoros que encierran en sí aquellos minerales en cuyo cultivo es preciso gastar considerables millones de pesos sin lo qual no podran hacer caudales para levantar las cargazones que en las armadas de flotas y azogues se conduxeren de estos reynos, y se enflaquecerá de este modo uno y otro comercio quando ambos deben florecer, y ponerse los medios posibles para ello, afirmando en esta forma las considerables utilidades que en especial del de Nueva España logran estos reynos, y sus individuos, y conocidos aumentos la Real Hacienda, suplicandome que en esta atencion, y en la de que no se ha oido para la expresa-

da providencia á su apoderado ó agente que tiene en la corte, mayormente habiendose citado, y oido en el asunto al apoderado del comercio de Lima, y que no puede dudarse seria igual sino mayor el perjuicio que de ella habia de seguirse al comercio de México, fuese servido derogar la prohibicion contenida en el citado capítulo 4. del enunciado despacho de 21 de Enero del año pasado de 1735 para que los comerciantes, y vecinos de Nueva España no puedan conducir caudales á Europa de pura negociacion, y emplearlos en mercaderías, y retornarlas de su cuenta á aquel reyno, dandoles permiso y facultad para poderlo hacer ampliamente segun, y en la conformidad que lo han executado antes de la referida prohibicion, haciendose á este fin las declaraciones que convengan. *Y enterado de las razones* en que se funda esta instancia, de los informes que sobre ella han hecho varios ministros inteligentes en materias de comercio, y de lo expuesto por el Consulado, y comercio de Cádiz, y Diputacion de Sevilla en los acuerdos que celebraron con conocimiento de los motivos alegados para esta pretension; y deseando atender al consuelo de aquellos vasallos, y facilitar que por medio de la libertad que en la práctica de los comercios es tan conveniente logren sin embarazo ni limitacion todos los alivios que sean posibles sin perjuicio de mi real servicio, y de los intereses propios de ellos, y de que puede resultar el desahogo del Estado, y beneficio de la causa comun. *He venido en que se suspenda, quede sin uso, y no tenga efecto la prohibicion establecida, y mandada observar por el citado capítulo 4. del referido despacho de 21 de Enero del año pasado de 1735, y en que el comercio de Nueva España tenga el permiso de la mutua igual negociacion, recíproco tráfico y comercio de que hasta aquí ha usado sin ninguna restriccion en las remisiones de caudales, y frutos á estos reynos, con la libertad de sus retornos por ceder en conveniencia y venta-*

taja de mi Real Hacienda , y de los vasallos , y que redundará en mayor auge de los comercios ; pero con la circunstancia y precisa calidad de que hagan el encargo , y la consignacion de los caudales á los comerciantes matriculados en la Universidad de cargadores á Indias de Cádiz , y no á los que no deben tener manejo alguno en ellos , y que los géneros , y mercaderías comprados con los expresados caudales vayan en las armadas de flotas , y registros á la consignacion , y cargo de los individuos matriculados del comercio de estos reynos que se exercitaren en los viages , porque en esta forma no queden perjudicados los unos ni los otros. Por tanto mando al Presidente , y los de mi Consejo de las Indias , al tribunal de la Casa de la Contratacion á ellas , al Consulado de la Universidad de cargadores á Indias , á mi Virey de Nueva España , y á los comercios de estos reynos , y del de Nueva España , atiendan y observen cada uno en la parte que le tocare sin disputa ni embarazo alguno , el puntual cumplimiento de esta deliberacion , porque así procede de mi real voluntad. Fecho en S. Lorenzo á 20 de Noviembre de 1738. = YO EL REY. = D. Mateo Pablo Diaz. = .

NUMERO XXII.

El Rey : Por quanto por parte del Consulado y comercio de las provincias de la Nueva España , que reside en la ciudad de México , se me ha representado difusamente , que guardando el derecho de las gentes, y el comun y municipal del comercio de estos reynos y los de las Indias , con arreglo á las leyes establecidas para él en la América , ha estado desde su origen en la costumbre y quieta posesion de remitir á España cada individuo del comercio , los caudales á su arbi-

bitrio y voluntad, para emplearlos en géneros de todas especies, y recibir en aquellos puertos sus retornos con la absoluta libertad de consignar lo uno ó lo otro á ellos mismos, ó á personas de su satisfaccion y confianza, ya fuesen naturales de estos reynos ó de la Nueva España; de cuya justa posesion se despojó al comercio de aquellas provincias el año de 1729 sin habersele oido, con motivo de cierta ordenanza que para este y otros fines formó el Consulado de Cádiz de la que consiguió obrepticia y subrepticiamente real aprobacion por el servicio que hizo de crecida cantidad de pesos exîgidos del caudal perteneciente al comun del comercio, sin haber tenido las debidas y correspondientes facultades; y disponiendose por el capítulo décimotercio de la referida ordenanza, que por cargador alguno no se pudiese en primera, segunda, ni tercera consignacion, nombrar á vecino alguno de las provincias de la Nueva España, Tierrafirme, y las del Perú, Buenos Ayres, y demas partes, sino es que precisamente lo habian de executar los encomenderos que se embarcasen en flotas, galeones, y demas navios, cuyos retornos habian de venir á España por las mismas manos; y en caso de quedar algunos géneros en la América, que no tuviesen la mejor salida en las ferias, y no habiendo consignatario nombrado que quisiese quedarse, deberia consignarse á los individuos del comercio respectivos nombrados por los propios encomenderos de España que los hubiesen llevado, ó en defecto de estos por los diputados, para evitar los perjuicios que se habian tocado, así á la real hacienda, como al comercio; de cuya providencia nada resultaba de aumento al real erario, pues aunque el Consulado de Cádiz quisiese persuadir que con ella se quitaba la mayor facilidad que habia en las remisiones y consignaciones que hacian los comerciantes y vecinos de la Nueva España, de poder extraer indebi-

bidamente los caudales por caminos licitos con grave perjuicio de la real hacienda de que no habia exemplar, se evidenciaba lo contrario, así por los informes sobre que recayeron las Reales Cédulas de 21 de Enero del año de 1735, y 20 de Noviembre del de 1738, como en los muchos fraudes que se habian descubierto desde la práctica de esta restriccion, en que han resultado unicos comprehendidos el comun de los encomenderos matriculados, y los demas del comercio de España, como constaria de los documentos que habian motivado las reales determinaciones tomadas en este asunto; por donde se verifica que no fué el aumento del real erario el que induxo al Consulado de Cádiz á la citada ordenanza, sino la particular utilidad de los individuos que le movieron con el fin de estancar la conduccion de las encomiendas, como sobradamente lo está produciendo el concepto de sus ordenanzas, resumiendo á corto número de individuos el manejo del comercio universal, cuyo aumento se lograria por el mayor conjunto de personas y caudales, giros, y circulacion de unos reynos á otros, y no ceñirlo, como lo está á pocos sugetos, que solo se emplean en conducir los géneros y caudales de las casas puramente extrangeras por la codicia de la encomienda; y que si el Consulado de Cádiz atendiera (como lo quiere persuadir) al aumento del comercio y bien público, y haberes de la real hacienda, facilitaria la circulacion reciproca de los caudales de los vasallos de estos reynos y de los de la América, de que resultaria que las flotas, galeones, y navios sueltos, se compondrian de mayores intereses de españoles que los que se manejan al presente, y con sus ganancias quedarian mas riquezas en estos reynos, sin que el comercio de los extraños se apoderase tan enteramente del nuestro, como el mismo Consulado de Cádiz lo ha representado en varias ocasiones, confesando que lo mas de él le ha-

hacen los extrangeros sin otra utilidad de los españoles que la de la encomienda; y que respecto de mandarse por la citada Real Cédula de 20 de Noviembre del año de 1738, que precisamente haga el comercio de la América el encargo y consignacion de los caudales á los comerciantes matriculados en la universidad de cargadores á las Indias, y que los géneros y mercaderías compradas con los mismos caudales vayan en las armadas de flotas, y registros á la consignacion, y cargo de los individuos matriculados del comercio de España; se le privaba con esta providencia al de la América, de la natural libertad de encargar y confiar sus caudales, géneros y mercaderías, á personas de su satisfaccion, precisándoles á que los hubiesen de poner en manos de unos sugetos, de cuya fidelidad, práctica, y conducta, no tenian conocimiento, ni sabian la permanencia ó mudanza de sus fortunas; exponiéndoles al peligro de encontrar algunos, que por ignorancia, ú otros vicios, no correspondiesen al deseo y esperanza de los dueños que les dirigen sus encomiendas, siendo repetidos los exemplares de casas y comerciantes de España que se han perdido por haberse casado los encomenderos en las Indias, y comido ó malgastado los caudales agenos, sobre que ha habido, y hay pleitos pendientes; á que se sigue la dificultad del comercio de la América en reconvenir á los consignatarios, y cobrar de ellos qualquiera quiebra, alcance, ó resultas, cuyas demandas deben hacerse ante el Consulado, ó el tribunal de la Casa de la Contratacion; el haber de conferir los poderes en este caso á personas prácticas del comercio que sepan dirigir la instancia, y lo costoso que esto les seria; la ninguna seguridad de cobrar los alcances, ó resultas por no tener los Cónsules que los matriculan dada fianza para la paga, ni ser posible se execute de los caudales del comun del comercio de estos reynos,

nos,

nos ; unido á esto la experiencia que tienen los comerciantes de la Nueva España de que todas las cuentas que se han llegado á enjuiciar en España, se han perdido, ó determinado sin logro de sus efectos, con otros perjuicios y daños ; por cuyas causas y motivos se hallaba gravemente deteriorado el comercio de la América, y que cada dia se fomentaba mas el de los extrangeros, yendo á sus manos todos los tesoros de aquellos reynos por falta de la circulacion de caudales entre mis naturales vasallos, porque muchos de ellos los estancaban y detenian por no arriesgarlos en manos que no conocian, lo que no executarian si tuvieran la libertad de hacer el encargo y consignacion á personas de su satisfaccion, amigos ó parientes ; para cuyo remedio, y para que el comercio de España pueda conseguir engrosarse, y con el tiempo y las ganancias, hacerse entre mis vasallos, con descaecimiento del que executan los extraños ; me suplicaba fuese servido de mandar expedir las órdenes convenientes para que restituyendose al comercio de la América la posesion en que estuvo hasta el año de 1729, no se impida ni embarace á sus individuos el remitir los caudales á su arbitrio y voluntad para emplearlos en géneros de todas especies, y recibir en aquellos puertos las partidas de registro, que les fuere á su consignacion ; con absoluta libertad de poder el comercio de la América, y el de Cádiz, hacer reciprocamente las consignaciones, sin precisarlos á que las hagan por mano de los encomenderos matriculados del comercio de España, sino con indiferencia, y á su voluntad en vasallos mios naturales de estos y de aquellos reynos, conforme al derecho de las gentes, y leyes de las Indias, con que se estableció, y no estan derogadas por la citada Real Cédula de 20 de Noviembre del año de 1738, ni por el decreto de aprobacion de las or-

denanzas del Consulado de Cádiz : y enterado de lo referido ; de todo quanto en su apoyo representó el Conde de Fuenclara , siendo Virey de la Nueva España , en carta de 19 de Febrero del año de 1744; de los antecedentes de este importante asunto ; y de lo que en vista de todo me expuso mi Consejo de las Indias en consulta de 18 de Diciembre del año de 1747 ; atendiendo á las razones de equidad y justicia alegadas por el Consulado y comercio de la Nueva España , en justificacion de su instancia ; y habiendo sido siempre la primera atencion mia facilitar medios para establecer el comercio entre mis vasallos naturales de estos y de aquellos reynos , proporcionándole en los terminos de que la plata , oro , y demas frutos preciosos que producen mis dominios de la América , vengan derechamente á España , y los que fructifican estos reynos , con los demas géneros que producen , y de que necesitan los de las Indias, vayan á ellos , sirviendo de permuta para el trato y comercio recíproco , y evitar el fráude que continuamente se ha experimentado y experimenta , no solo en el ilícito comercio que hacen las naciones extrangeras , sino tambien en las gruesas cantidades que por medio de los mismos españoles se introducen fuera de registro , en notable perjuicio mio y del comun , por la extraccion de la moneda , y la pérdida de mis reales derechos ; dimanado todo de la sujecion que han tenido en las Indias mis vasallos de no poder manejar por sí sus propios caudales , obligándolos á ponerlos en los sugetos que el Consulado de Cádiz hubiese matriculado sin seguridad alguna para la responsabilidad de las quiebras que pudiesen resultar ; he resuelto , que el Consulado , y los individuos del comercio de la Nueva España , y por consiguiente los del Perú remitan los caudales á su arbitrio y voluntad , sin impedirles ni embarazarles

la

la absoluta libertad que tenian antes del año de 1729 en que se publicaron las nuevas ordenanzas de poder hacer el comercio de estos reynos reciprocamente sus consignaciones, sin precisarles á que las hagan por manos de encomenderos matriculados, sino á su disposicion y voluntad, con tal que sea en vasallos mios naturales de estos ó aquellos reynos, ó connaturalizados en ellos, arreglandose en todo lo demas á lo dispuesto por las leyes y reales órdenes expedidas en estos asuntos; por cuyo medio espero se aumentará y florecerá el comercio de la América, con conocido beneficio de la causa pública de mis vasallos, y de mi real erario: Por tanto por la presente mi Real Cédula, ordeno y mando al tribunal de la Casa de la Contratacion á las Indias, y al Consulado y comercio de Cádiz, á los Vireyes del Perú y Santa Fe, y á los diputados y individuos del propio comercio, que ahora, y en adelante residieren en aquellas provincias, observen, cumplan, y guarden, y hagan observar, cumplir, y guardar puntual y efectivamente en la parte que les tocare y perteneciere, esta mi real resolucion, con la mayor exâctitud, segun, y en la forma que queda expresada, sin permitir, ni dar lugar á que de modo alguno se contravenga á ella, no obstante lo dispuesto y mandado por las citadas ordenanzas del mismo Consulado de Cádiz, ó por otras órdenes generales y particulares que en contrario se hubieren expedido, las quales para en quanto á esto toca, derogo y anulo, y doy por de ningun valor ni efecto, dexándolas en su fuerza y vigor para lo succesivo, que así es mi voluntad. Dada en Aranjuez á 20 de Junio de 1749. = YO EL REY. = Por mandado del Rey nuestro Señor. = D. Joaquin Joseph Vazquez y Morales.

Para que el Consulado y comercio de los reynos del

 Pe-

Perú y Santa Fe, remita los caudales á su arbitrio y voluntad, con la misma libertad que lo executaba antes del año de 1729, en la forma que se expresa.

NUMERO XXIII.

SEÑOR: A esta Casa ha traido Gerardo de los Rios, procurador general de las Filipinas, un instrumento de cobre, con que en nuestra presencia, habiéndosele dado fuego media hora al agua salada que se echó en él, se sacaron tres azumbres de agua dulce de muy buen gusto, como consta del testimonio que va con esta. El instrumento cuesta de hacer trescientos reales, la leña que gasta es muy poca, ocupa poco lugar, y así parece que convendria usar de él, para que en ningun tiempo pudiese peligrar la gente que navega por falta de agua; pues al respecto de la que se ha sacado en esta media hora, dos veces que se ha hecho esta experiencia, dará en veinte y quatro horas ciento y quarenta y quatro azumbres; y que así se debria mandar que llevasen este instrumento las naos que andan en esta carrera, pues no puede tener inconveniente llevarlo, y en una ocasion seria de tanta importancia; y así nos ha parecido dar cuenta de ello á V. M. para que provea lo que convenga. Guarde Dios la Católica Real Persona de V. M. De Sevilla 25 de Mayo de 1610 años. = D. Melchor Maldonado. = D. Felipe Manrique. = D. Francisco de Calatayud. =

NO-

NOTA.

Se han hecho vivas diligencias desde el año de 1774 (en que se sacó la anterior copia de los libros de la Casa) para hallar el expediente que se formó con motivo de la operacion, de que trata esta carta, ó el testimonio remitido al Consejo; pero todas han sido inutiles. Las ha repetido con la misma desgracia el autor de las Memorias en el presente año de 1796 en el archivo general de Indias de Sevilla; y nada se pudo adelantar, porque todavia no estan arreglados todos sus papeles.

Collated with G. E. Church
copy, July 27, 1912. Church
copy full sized 4[to]

m

